

**Gazdasági
Versenyhivatal**

**PIACELEMZÉS A MAGYARORSZÁGI ÚJ SZEMÉLY- ÉS
KISHASZONGÉPJÁRMŰ FORGALMAZÁS- ÉS JAVÍTÁS
PIACAI, VALAMINT A KAPCSOLÓDÓ BIZTOSÍTÁSI
PIAC VIZSGÁLATÁRA
2010-2014**

2017

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék	1
Vezetői összefoglaló.....	2
1. A piacelemzés indításának körülményei	4
1.1. A piacelemzés megindítása	4
1.2. Vizsgált kérdések	5
1.3. A vizsgálat módszertana, a megkeresettek köre	5
2. A gépjárműpiac általános jellemzői	8
2.1. A gépjárműpiac magyarországi helyzete.....	8
2.2. Szabályozási háttér	14
2.2.1. Versenyjogi szabályozás	14
2.2.2. Szakmai szabályozás	18
3. Új gépjárművek értékesítése.....	24
3.1. Az iparág jellemzői	24
3.1.1. Magyarországi forgalmazási rendszerek	26
3.2. A gépjármű-forgalmazás és a forgalmazási rendszerek jellemzőinek alakulása.....	27
3.2.1. A piaci versenyt érintő tényezők	29
3.3. A forgalmazási rendszereket érő kihívások, a változás lehetséges irányai	31
3.3.1. Piaci jelzések	32
4. Gépjármű javítási piac.....	32
4.1. Az iparág jellemzői	32
4.2. A piac szereplői	32
4.2.1. Márkaszervizek.....	36
4.2.2. Független szervizek.....	39
4.2.3. A jogszabályok megkerülésével működő szereplők.....	40
4.3. Alkatrészekhez, szoftverekhez való hozzáférés, problémák	41
5. Gépjármű biztosítási piac	44
5.1. Gépjármű-biztosítási piac általános jellemzői.....	44
5.1.1. Termékek.....	45
5.1.2. Piaci- és versenyviszonyok.....	45
6. Megállapítások, javaslatok	56
6.1. Megállapítások	56
6.1.1. Új autók forgalmazása	56
6.1.2. Szerviz piac	57
6.1.3. Biztosítási piac	57
6.2. Javaslatok	59

Vezetői összefoglaló

A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) 2014. december 1-jén indított piacelemzést a magyarországi új személy- és kishaszongépjármű forgalmazás- és javítás piaci és a kapcsolódó biztosítási piac vizsgálatára. A piacelemzés keretében a GVH megvizsgálta a gépjárműekkel kapcsolatos forgalmazási rendszerek jellemző kialakítását, változásait, valamint a gépjármű utópiac (szervizszolgáltatások, garanciális javítás, utópiaci szolgáltatások nyújtásához szükséges pótalkatrészek tekintetében) fennálló verseny kereteit és akadályait. A piacelemzés a gépjármű utópiaci szolgáltatásokkal összefüggésben kiterjedt a biztosítási piac vizsgálatára is.

A piacelemzés aktualitását elsődlegesen a csoportmentességi szabályok megváltozása adta. A GVH-hoz beérkezett néhány piaci jelzés arra utalt, hogy egyes vezérképviseltek – részben az új csoportmentességi szabályok bevezetése, részben a gépjárműpiacon bekövetkezett gazdasági visszaesés miatt – megújították forgalmazási rendszerüket, így szükségesnek mutatkozott, hogy a GVH az érintett szektorral kapcsolatban átfogó ismereteket szerezzen.

A GVH elsősorban az érintetteknek kiküldött adatkérő levelekre támaszkodott a piacelemzéshez kapcsolódó adatfelvétel során, valamint a KSH adatait és egyéb nyilvánosan elérhető adatokat használt fel, továbbá megkereste a piaci viszonyokkal kapcsolatban információval rendelkező hatóságokat és más állami szerveket. A GVH ezen túlmenően személyes konzultációt is tartott. A piacelemzés eredményét és megállapításait befolyásolta, hogy a megkeresett gépjármű-importőrök és a vezérképviseltek körülbelül fele, míg a gépjármű-kereskedők és szervizek elenyésző hányada válaszolt a megkeresésre.¹ A piacelemzés eredményeként az egyes szektorokban az alábbi megállapítások tehetők.

A gépjármű forgalmazási szektorban a vegyes típusú szelektív rendszerek jellemzőek. A vezérképviselő nem csak minőségi követelményeket szabhat meg partnerei részére, hanem azt is meghatározhatja, hogy hány vállalkozás vehet részt a forgalmazásban. A vezérképviseltek a szelektív rendszerek segítségével tudják biztosítani partnereiknek, hogy befektetésük megtérüljön. A vezérképviseltek nem tervezik rendszereik lényegi átalakítását a közeljövőben. A felmondási időre vonatkozó csoportmentességi szabályok megváltozása ellenére a vezérképviselő részéről történő felmondás esetére kikötött két éves felmondási idő a forgalmazási rendszereket alkotó megállapodásoknak jellemzően továbbra is részét képezi. A gazdasági válság² óta a forgalmazási rendszerek mérete csökkent, több forgalmazó is kiesett a forgalmazási láncból. Az új autók forgalomba helyezésének volumene 2015-ig sem érte el a válság előtti szintet. A gépjárműpark előregedő tendenciát mutat, átlagos életkora 13 év felett van, és ez az érték folyamatosan növekszik. A külföldről használtan behozott gépjárművek átlag életkora is jóval 10 év felett van; a használt autók száma és gépjárműparkon belüli aránya is folyamatosan növekszik. Ennek egyik oka lehet, hogy az új gépjárművek forgalomba helyezésével, illetve üzemben tartásával kapcsolatos egyes

¹ A piacelemzés során az adatszolgáltatás önkéntes.

² A tanulmány gazdasági válságon a 2008-ban bekövetkezett gazdasági világválságot érti.

költségek magasak. Magyarországon az Európai Unió más tagállamaihoz képest magas az új autókat terhelő ÁFA kulcs, melyet – különösen céges vásárlások esetén – külföldi regisztrációval és tartós bérleti konstrukció alkalmazásával törekednek „optimalizálni”.

A **szerviz piacon** márkaszervizek, független javítóműhely láncok és magán szervizek vannak jelen. A 2008-as adatokhoz képest 2014-re növekedés indult meg a szervizek árbevételében. Ez összefüggésben lehet az elöregedő gépjárműparkkal is, az öregedő autóknak ugyanis fokozottabb szervizigényük van. A márkaszervizek száma a gazdasági válság óta csökkent. A tendencia összefüggésben van azzal, hogy csökkent azon autótulajdonosok száma is, akik márkaszervizhez fordulnak nem garanciális javítások elvégzése végett. A márkaszervizekhez való lojalitás az autó korával arányosan csökken. A javítások és az alkatrész kereskedelem egy része a jogszabályok megkerülésével működő³ szereplőknél történik a fogyasztók fokozottabb érzékenysége miatt. Ugyanezen okból a fogyasztók gyakran az utángyártott alkatrészek beépítését részesítik előnyben. A javításhoz szükséges szoftverek, eszközök illegális beszerzése tovább torzíthatja a versenyt a piacon, mivel azok a műhelyek, amelyek legálisan szerzik be őket, drágábban tudnak szolgáltatni, így vásárlókat veszíthetnek el ezen a különösen érzékeny piacon. 2017. január 1-jétől a szervizek és az alkatrész kereskedők online pénztárgép használatra kötelezettek, ami hozzájárulhat a piac kifehérítéséhez.

A **gépjármű-biztosítási (KGFB és casco)** piacon a termékekből származó díjbevétel 2013-ig a kampány jelleggel megvalósított díjcsökkenés következtében átlagosan évi 10 %-kal csökkent, 2014-től kezdődően - részben a kampányidőszak eltörlése következtében - a trend megfordulni látszik, az átlagdíjak emelkedtek, így a díjbevétel növekedést mutat. A KGFB piac 60%-át öt jelentősebb biztosító fedi. A KGFB termékek értékesítésének piacára a verseny dimenziói közül az árverseny jellemző, míg a KGFB alapú javítási szolgáltatások tekintetében az árverseny hiánya figyelhető meg.

A piacelemzés eredményeként a GVH nem tárt fel olyan piaci zavart, amely versenyfelügyeleti eljárással orvosolható lenne, azonban különböző, a versenyviszonyokat érintő piaci problémákat azonosított.

A GVH javasolja az új gépjárművek forgalomba helyezésével és üzemben tartásával kapcsolatos egyes költségek csökkentését, valamint a használt gépjárművek forgalomba helyezésével kapcsolatos egyes költségek differenciálását. A GVH a Nemzetgazdasági Minisztérium tájékoztatása mellett javasolja továbbá a KGFB piacon a kampányidőszak visszavezetésének – esetlegesen a felügyeleti hatóság bevonásával történő – átgondolását.

A fentiekén kívül a GVH a piaci szereplők részére is ajánlást fogalmaz meg: javasolja, hogy a piaci szereplők fokozottabban kövessék nyomon a GVH döntéseit és a versenyjogi gyakorlat alakulását.

³ A tanulmány a jogszabályok megkerülésével működő szereplőkön azon szervizeket és alkatrész kereskedőket érti, amelyek egyes, jogszabályi kötelezettségeik megkerülésével, például a bejelentési vagy adófizetési kötelezettség elmulasztásával végzik tevékenységüket.

1. A piacelemzés indításának körülményei

1.1. A piacelemzés megindítása

A GVH 2014. december 1-jén a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 43/C. §-a szerinti piacelemzést indított a magyarországi új személy- és kishaszongépjármű forgalmazás- és javítás piaci vizsgálatára.

A Tpv. 43/C. §-ának (1) bekezdése értelmében a GVH a törvényben meghatározott feladatai hatékonyabb és eredményesebb ellátása érdekében piacelemzést végezhet, amelynek keretében nyilvános információk, valamint önkéntes válaszadáson alapuló adatgyűjtés útján, szükség esetén külső szakértő vagy tanácsadó bevonásával felméri és elemzi az egyes piacok működését, a piaci folyamatokat és a piaci trendek alakulását, illetve egyes – több ágazatban vagy valamely ágazat meghatározott részében alkalmazott – piaci gyakorlatokat, továbbá ezeknek a versenyre és az üzletfelekre, így különösen a végső üzletfelekre gyakorolt hatását.

A piacelemzés célja a GVH feladatai eredményesebb ellátásának előmozdítása, azáltal, hogy az adott piacokról ezúton nyert ismeretek alapján hatékonyan tudjon hozzájárulni az adott piacok működése terén tapasztalható esetleges zavarok kezeléséhez, a piaci működés hatékonyabbá tételéhez, végső soron az adott piacon a verseny előmozdítása révén a fogyasztói jólét növekedéséhez.

A piacelemzés megindítását elsősorban a csoportmentességi szabályok megváltozása indokolta. A csoportmentességi szabályok tekintetében az elmúlt években jelentős változások következtek be. A gépjárművek értékesítésével (elsődleges piac) és szervizszolgáltatások nyújtásával, illetve az alkatrészellátással (utópiac) kapcsolatban létrejött vertikális megállapodásokra vonatkozó csoportmentességi szabályokat korábban az Európai Bizottság 1400/2002/EK rendelete ⁴ állapította meg. E jogszabály számos kereskedővédelmi rendelkezést tartalmazott, illetve számos olyan tilalmat határozott meg a vezérképviseltek számára, amely a márkán belüli versenyt és az értékesítési hálózatokhoz való hozzáférést kívánta biztosítani a kereskedők, javítóműhelyek számára.

E csoportmentességi rendelet hatálya 2010. május 31-én lejárt. A Bizottság által előkészített új csoportmentességi szabályok szakítottak azzal, hogy a gépjárműszektor egészére határozzanak meg az általános csoportmentességi szabályoktól eltérő előírásokat, mégpedig úgy, hogy az elsődleges piac tekintetében egy három éves átmeneti időszak után teljes egészében kivezetésre kerültek a specifikus csoportmentességi szabályok, míg az utópiacra a korábbinál enyhébb, ám a szektorra specifikus előírások léptek érvénybe.

⁴ A Bizottság 1400/2002/EK Rendelete a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról (OJ L 203, 1.8.2002, p. 30–41). Ezzel egyező szabályozást tartalmazott (a Tpv. vonatkozásában) a gépjármű ágazatban a vertikális megállapodások egyes csoportjainak a versenykorlátozás tilalma alól való mentesítéséről szóló 19/2004. (II. 13.) Korm. rendelet.

A fentiekén túl a GVH-hoz az elmúlt években néhány piaci jelzés is érkezett a gépjárműszektor kapcsán. Ezen piaci jelzések elsősorban a forgalmazási rendszerekhez való hozzáféréssel, illetve e hozzáférés megtagadásával voltak kapcsolatosak.

1.2. Vizsgált kérdések

A GVH a piacelemzés keretében megvizsgálta a személygépjárművek és kishaszongépjárművek értékesítésével és szervizelésével kapcsolatos hálózatok jellemző kialakítását, illetve e hálózatok tekintetében (gazdasági okokból, illetve a megváltozott jogszabályi keretekre tekintettel) az elmúlt években végrehajtott változásokat, az elsődleges piac (értékesítés) és az utópiac (pótalkatrészek, szervizszolgáltatások) jellemzőinek egymásra gyakorolt hatását, a márkák közötti és márkán belüli verseny jellemzőit. A GVH a piacelemzés során különös figyelmet fordított a gépjármű utópiacokon fennálló verseny kereteinek és esetleges akadályainak vizsgálatára, a garanciális javítások és a pótalkatrészekhez való hozzáférés kérdésére, illetve a független javítóműhelyek által kifejtett versenynyomás jellemzőire.

Mivel az utópiacon működő vállalkozások szolgáltatásának finanszírozása révén a biztosítási piac szorosan kapcsolódik az utópiachoz, a piacelemzés kiterjedt a biztosítási piac vizsgálatára is.

A piacelemzés alapjául szolgáló adatkérések által érintett időszak 2010-2014 volt, azonban a piaci folyamatok bemutatása érdekében – ahol a nyilvános adatbázisokban elérhető volt – 2007-től 2015-ig használt fel adatokat a vizsgálat.

1.3. A vizsgálat módszertana, a megkeresettek köre

A GVH elsősorban az érintetteknek kiküldött adatkérő levelekre támaszkodott a piacelemzéshez kapcsolódó adatfelvétel során, valamint a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) adatait használta fel. A GVH adatkéréssel kereste meg a jelentősebb magyarországi gépjármű importőröket (vezérképviselőket), a gépjárművek értékesítését és az utópiaci szolgáltatásokat végző vállalkozásokat, illetve az őket képviselő érdekképviselői szervezeteket, a biztosítókat, a piaci viszonyokkal kapcsolatban információval rendelkező hatóságokat és más állami szerveket. A GVH ezen túlmenően személyes konzultációt is tartott.

A kiküldött adatkérések és beérkezett válaszok számát, illetve a válaszadási arányokat az alábbi táblázat szemlélteti:

Megkeresettek köre	Megkeresettek száma	Válaszadók száma	Válaszadási arány
Gépjármű-importőrök, vezérképviseltek	24	13	54,17%
Szakmai, érdekképviselői szervezetek	7	5	71,43%
Biztosítótársaságok	10	10	100,00%
Hatóságok, állami szervezetek	3	3	100,00%
Gépjármű-kereskedők, gépjármű-szervizek	47	6	12,77%

1. táblázat: A piacelemzés során kiküldött adatkérdések és kapott válaszok száma

Az adatkérdések első köre a vezérképviselőket, gépjármű-importőr vállalkozásokat érintette. A GVH összesen 24 vállalkozást keresett meg annak érdekében, hogy mutassák be értékesítési hálózatukat, az új gépjárművek értékesítésével és az utópiaci szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos piaci magatartásukat, illetve osszák meg a szektorra vonatkozó tapasztalataikat.

A megkeresett vezérképviseltek mintegy 55%-a válaszolt a GVH megkeresésére, és szolgáltatott adatot a piacelemzés számára.⁵ A válaszadók által Magyarországon értékesített gépjárművek számára, volumenére vetítve a válaszadási arány ennél valamivel magasabb.

A GVH a piacelemzés keretében adatkérdéssel fordult olyan szakmai szövetségek, egyesületek felé, amelyek a gépjárműszektorba tartozó vállalkozásokat képviselnek, illetve ebben az ágazatban is aktívak.⁶ A kérdések elsősorban a megkeresett szervezetek piaccal kapcsolatos

⁵ A piacelemzés során megkeresett vezérképviseltek (a közreműködő vállalkozásokat aláhúzással jelöltük): BMW Vertriebs GmbH Magyarországi Fióktelepe, British Automotive Hungary Kft., Chevrolet Central and Eastern Europe Kft., Citroen Hungária Kft., EMIL FREY IMPORT KFT., MM IMPORT Kft., Fiat Group Automobiles CEE Kft., Ford Közép- és Kelet-Európai Kft., Honda Motor Europe Limited Magyarországi Fióktelepe, Hyundai Holding Hungary Kft., KIA Motors Hungary Kft., Magyar Suzuki Zrt., Mazda Motor Hungary Kft., Mercedes-Benz Hungária Kft., Nissan Sales CEE Kft., Opel Southeast Europe Kft., Peugeot Hungária Kft., Porsche Hungaria Kft., Porsche Inter Auto Hungaria Kft., Renault Hungária Kft., Toyota Motor Hungary Kft., Volvo Autó Hungária Kft., WAE (Wallis Automotive Europe) Kft., Warm Up Kft.

⁶ A piacelemzés során megkeresett szakmai szövetségek (a közreműködő vállalkozásokat aláhúzással jelöltük): Autószerelők Országos Egyesülete, Európai Autószerelők Egyesülete, Gépjármű-Márkakereskedők Országos Szövetsége (GÉMOSZ), Járműipari Forgalmazók Szellemi Tulajdon-védelmi Szakmai Egyesülete (JAF), Magyar Autójavítók Országos Közössége, Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ), Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete (MGE)

tapasztalataira, az általuk és tagjaik által tapasztalt jellemző problémákra, a piaci szereplők közötti versenyt érintő jellemzőkre koncentráltak.

A válaszadási arány magas volt, a hét megkeresett szervezetből mindössze kettő nem válaszolt a GVH kérdéseire, a szervezetek többsége a piacelemzés során együttműködött, az adatfelvételhez részletes válaszokkal járult hozzá.

A GVH a gépjármű-biztosítások piacát, illetve az ezzel kapcsolatos versenyviszonyokat is fel kívánta tární. Ennek érdekében adatkéréssel fordult a hazai piacon a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás (KGFB) és a casco biztosítások nyújtásával foglalkozó biztosítótársaságokhoz. A kérdések az alapvető piaci jellegzetességekkel, a KGFB és Casco biztosítások jellemzőivel, gyakorlatával (pl. kárhányad), valamint a biztosítók és javítóműhelyek közötti elszámolás témáival foglalkoztak.⁷

E körben teljes, 100%-os válaszadási arányt tapasztalt a GVH, valamennyi megkeresett vállalkozás szolgáltatott adatot a piacelemzéshez.

A piacelemzés során a GVH más állami szervezet, hatóságokat is megkeresett annak érdekében, hogy a gépjárműszektorral kapcsolatos tapasztalataikat megosszák.⁸ A megkeresések során elsősorban azt kívánta megismerni, hogy ezen szervek saját eljárásaik során milyen, az ágazatra jellemző, a versenyviszonyokat is érintő jellegzetességekkel, problémákkal találkoznak.

A megkeresett hatóságok, illetve állami szervek mindegyike közreműködött a piacelemzésben, illetve adatokat szolgáltatott, és a személyes konzultációt is lehetővé tette.

A GVH a jelen piacelemzés keretében fel kívánta tární a gépjármű-kereskedők és szervizműhelyek piaci tapasztalatait is. E körben kihívást jelentett egyrészt a megkeresendő vállalkozások körének meghatározása, továbbá a piaci tapasztalatok feltárását nehezítette a megkeresett vállalkozások csekély válaszadási hajlandósága.

A megkeresésre kerülő vállalkozások körét a GVH a vezérképviseltek és biztosítótársaságok szerződéses partnerei alapján alakította ki, törekedve arra, hogy a minta földrajzilag és értékesítési volumen alapján is sokszínű legyen. A kérdések a megkeresett vállalkozások gépjárművek értékesítésével, szervizszolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tapasztalatait kívánták felmérni, továbbá arra is választ kerestek, hogy a vertikum azonos szintjén lévő más vállalkozásokkal való versenyt mely tényezők befolyásolják.

A GVH összesen 47 vállalkozásnak küldött adatkérést; a piacelemzéshez azonban összesen hat vállalkozás szolgáltatott adatot.

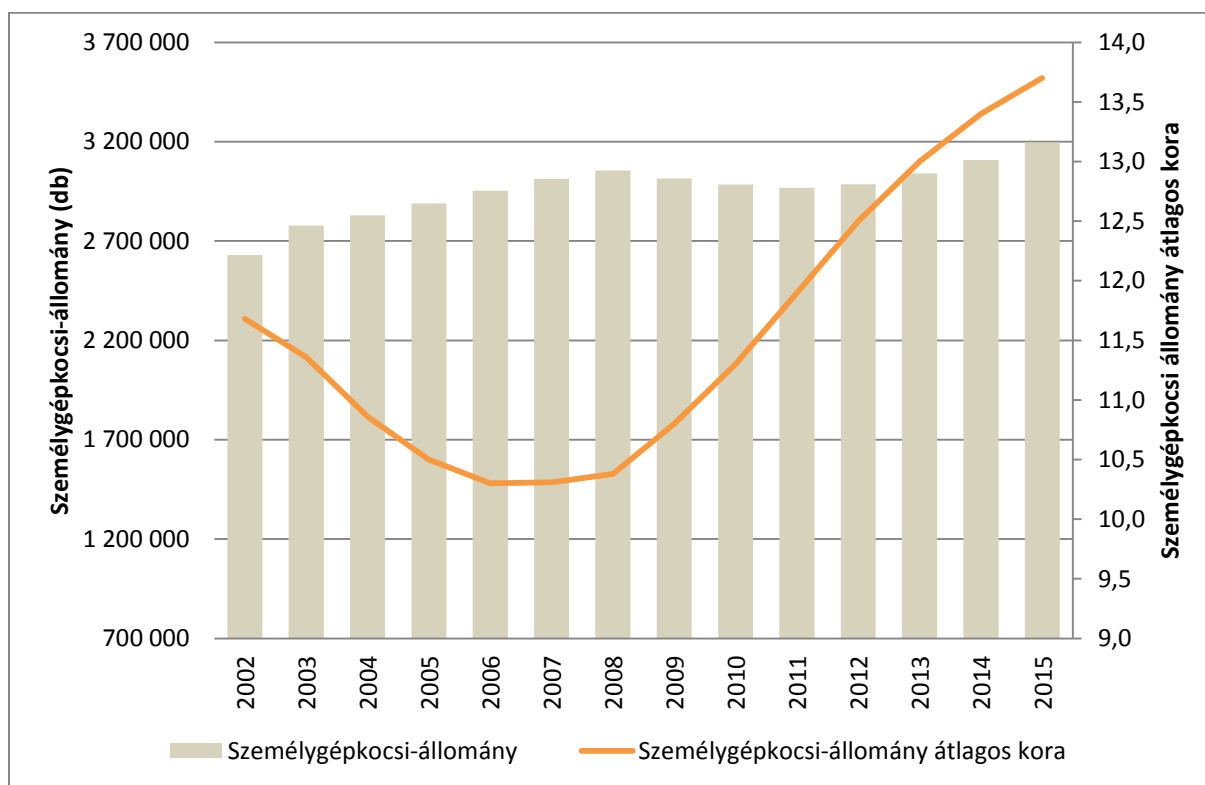
⁷ A piacelemzés során megkeresett biztosítótársaságok: Allianz Hungária Zrt., AEGON Magyarország Zrt., ASTRA S.A. Biztosító Magyarországi Fióktelepe, Generali Biztosító Zrt., Groupama Garancia Biztosító Zrt., KÖBE Közép-európai Kölcsönös Biztosító Egyesület, K&H Biztosító Zrt., Magyar Posta Biztosító Zrt., Uniqa Biztosító Zrt., Wáberer Hungária Biztosító Zrt.

⁸ A piacelemzés során megkeresett hatóságok, állami szervek: Központi Statisztikai Hivatal, Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Nemzeti Közlekedési Hatóság.

2. A gépjárműpiac általános jellemzői

2.1. A gépjárműpiac magyarországi helyzete

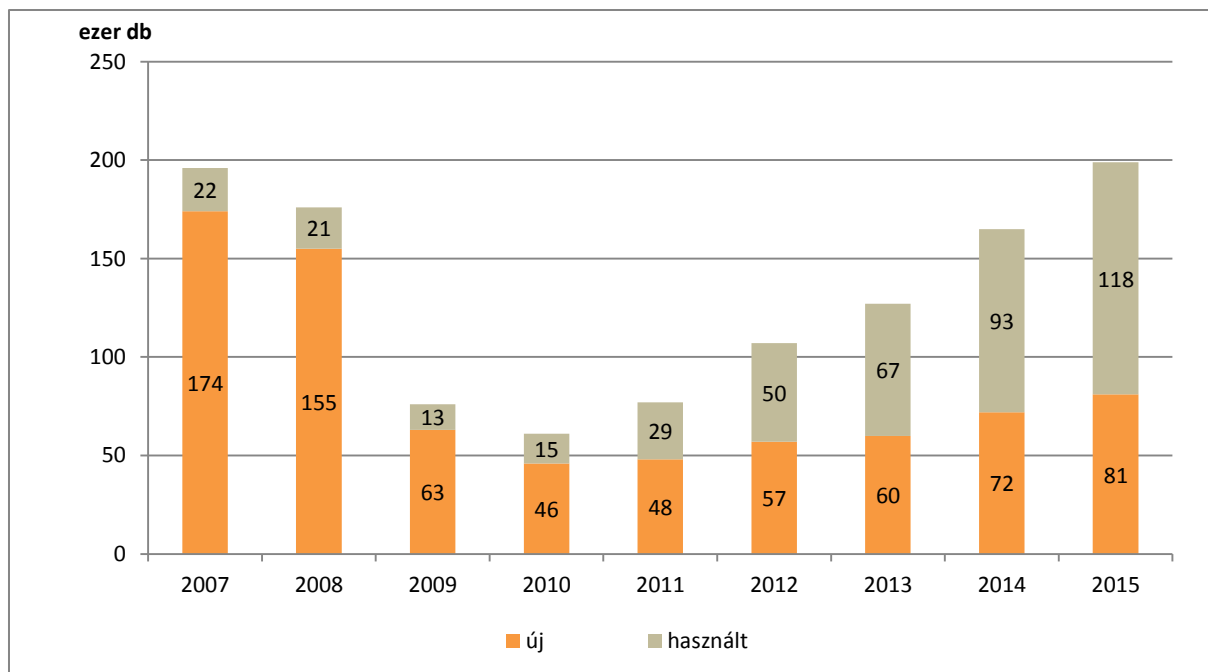
2015-ben a KSH adatai alapján összesen 3.196.856 személygépkocsi volt Magyarországon forgalomban. A 2008-as válságot követően a személygépkocsi állomány csökkent, de 2012 óta újra növekvő tendenciát mutat. A növekvő tendencia mellett azonban megfigyelhető, hogy egyre idősebb személygépkocsik vannak forgalomban Magyarországon, ugyanis a személygépkocsi állomány átlagos kora folyamatosan növekszik, 2015-ben elérte a 13,7 évet.



1. ábra: Személygépkocsi-állomány (2002-2015)⁹

Az emelkedő átlagéletkorra magyarázat, hogy amíg 2007-ben a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett autók 11%-a volt használt, addig 2015-re ez az arány 60%-ra nőtt. Egy átlagos import használt autó életkora pedig jellemzően 10 év felett van. Ez hozzájárul a károsanyag-kibocsátás növekedéséhez, miközben a közlekedés biztonsága szempontjából sem kedvező. A 2. ábrán látható, hogy a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma 2015-ben újra elérte a válság előtti szintet. Ugyanakkor, míg a gazdasági válságot megelőzően a (gyakran bankhitelből vásárolt) új gépkocsik voltak a jellemzőek, mára a külföldről behozott használt autók irányába tolódott a kereslet.

⁹ KSH adatai alapján saját szerkesztés

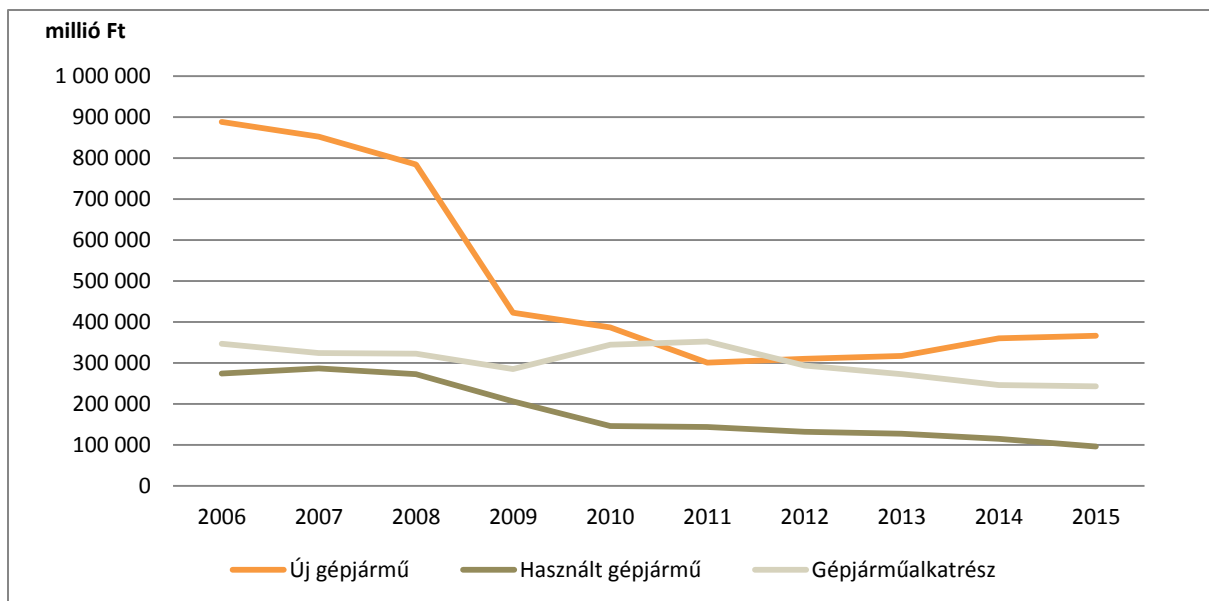


2. ábra: Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma (2007-2015)¹⁰

A KSH adatai szerint az új gépjárművek kiskereskedelmének forgalma messze elmarad a válság előtti szinttől, annak ellenére, hogy a forgalom 2015-ben növekedett 2014-hez képest. A használt autók, illetve a gépjárműalkatrészek kiskereskedelmének eladási forgalma csökkent 2015-ben az előző évekhez képest, melynek háttérében az állhat, hogy a kiskereskedelmi adatokban a használt autók és gépjárműalkatrészek forgalmából csak a kereskedők által eladott járművek és alkatrészek, a magánimportból-és értékesítésből származó adatok nem jelennek meg.¹¹

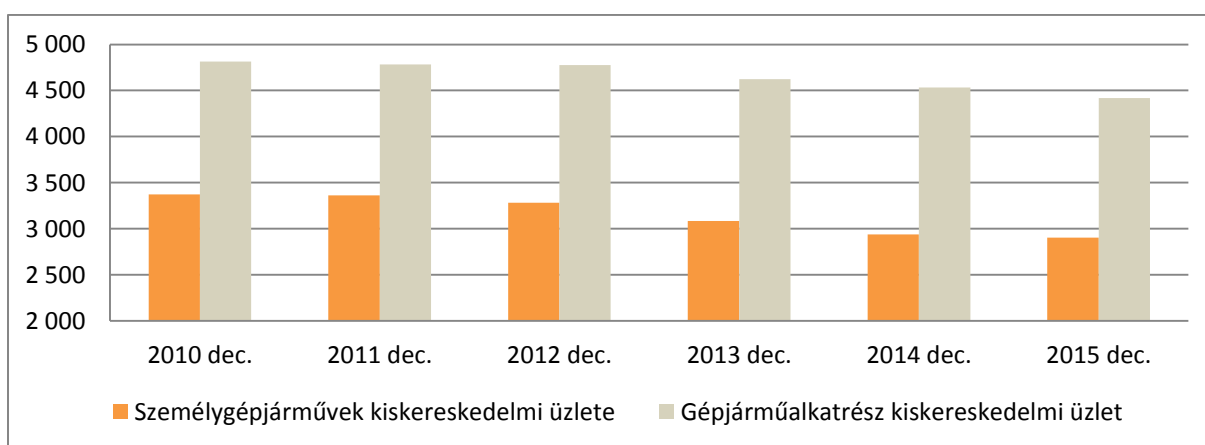
¹⁰ KSH adatai alapján saját szerkesztés

¹¹ Forrás: <http://autopro.hu/szolgaltatok/Az-illegalis-kereskedelem-miatt-alacsony-a-gepjarmualkatresz-uzletek-forgalma/15747/> (Letöltve: 2016.december 7.)



3. ábra: A kiskereskedelmi eladási forgalom alakulása árucsoportonként (2006-2015)¹²

A személygépjármű és a gépjárműalkatrész kiskereskedelmi üzletek számának mérsékelt csökkenése volt érzékelhető az elmúlt években. 2015 decemberében 2905 darab személygépjármű kiskereskedelmi üzlet és 4417 darab gépjárműalkatrész kiskereskedelmi üzlet volt Magyarországon a KSH adatai alapján.



4. ábra: Kiskereskedelmi üzletek száma (2010-2015)¹³

Az egy üzletre eső személygépjármű eladások száma (új- és használt autók tekintetében) 2010-ről 2015-re 18,08-ról 68,50-re nőtt.

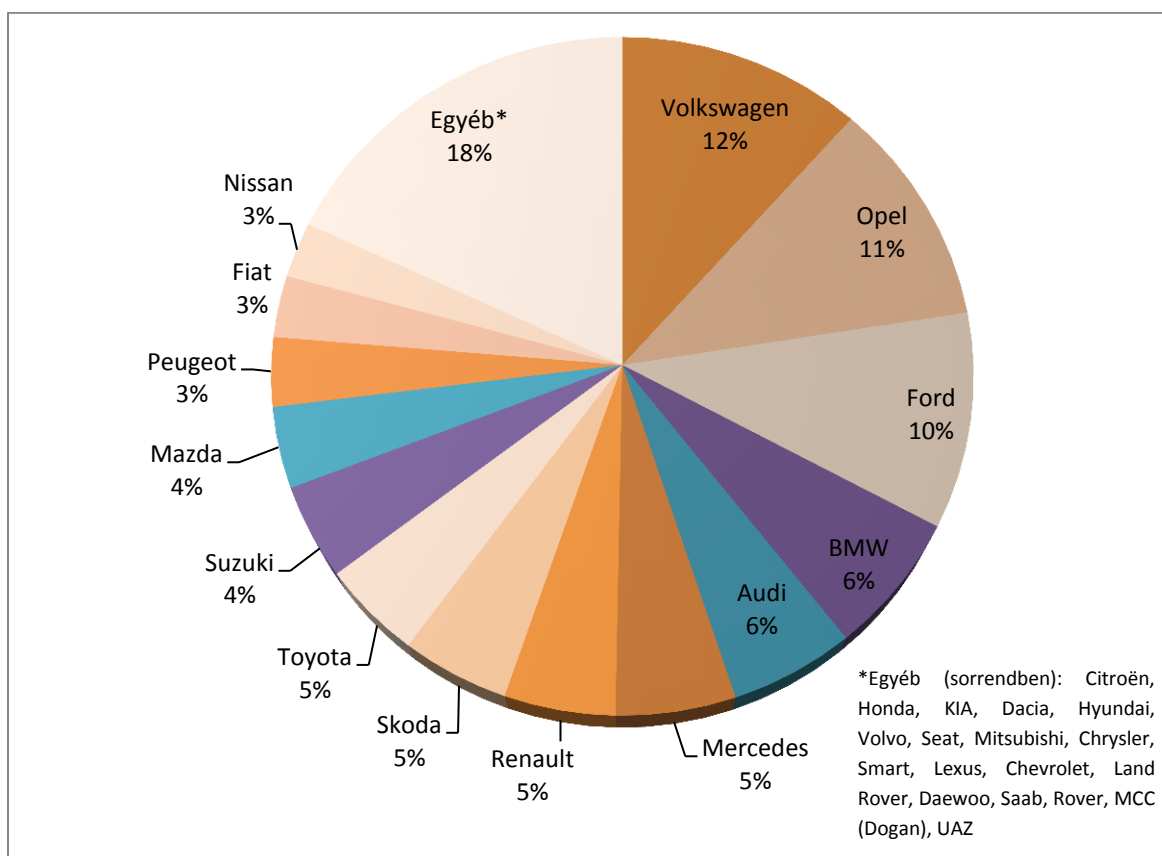
¹² KSH adatai alapján saját szerkesztés

¹³ KSH adatai alapján saját szerkesztés

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Személygépjármű eladás (új- és használt autó eladás) (db)	46 000	48 000	57 000	60 000	72 000	81 000
Személygépjármű kiskereskedelmi üzletek száma (db)	3 374	3 364	3 282	3 085	2 940	2 905
Egy kiskereskedelmi üzletre eső személygépjármű eladás évente (db)	18,08	22,89	32,60	41,17	56,12	68,50

2. táblázat: Egy üzletre eső személygépjármű eladások

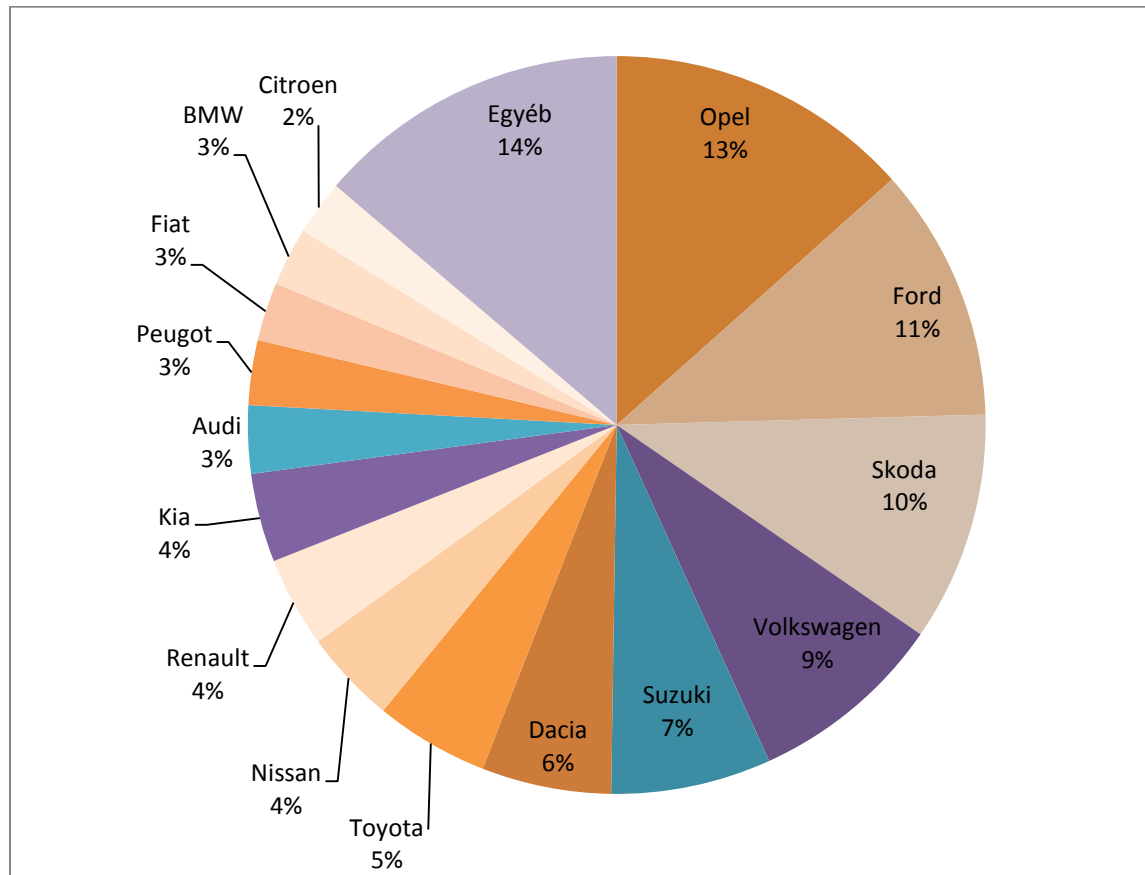
A KSH adatai szerint Magyarországon 2015-ben az új és a külföldről behozott, itthon első alkalommal forgalomba helyezett személygépjárművek közül a Volkswagen (12%), az Opel (11%), és a Ford (10%) volt a legnépszerűbb. Szintén 5% feletti részesedéssel rendelkezett a BMW (6%), az Audi (6%), a Mercedes (5%), a Renault (5%), a Skoda (5%) és a Toyota (5%) a magyar autóvásárlók körében 2015-ben.



5. ábra: Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik gyártmány szerinti aránya (2015)¹⁴

¹⁴ KSH adatai alapján saját szerkesztés

Az új személygépjármű eladások során (tehát a külföldről behozott használt autók nélkül) a Datahouse 2014-es adatai alapján az Opel (13%), a Ford (11%) és a Skoda (10%) márkákat keresték a legtöbben.¹⁵



6. ábra: Új személygépjármű forgalomba helyezés (2014)¹⁶

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének (továbbiakban: MGE) adatai alapján 2015-ben a hazai új személygépjármű eladás 79%-át a céges vásárlások tették ki. A magánvásárlók inkább a használt autó kínálatból elégítik ki igényeiket, bár valószínűsíthető az is, hogy a céges vásárlások egy része (különösen az egy-három autós céges vásárlások) magán vásárlásnak tekinthetők, és csupán az ÁFA visszaigénylés miatt kerül az adott autó céges vásárlási körbe, illetve nyílt végű (maradvány értékes) finanszírozásba.¹⁷

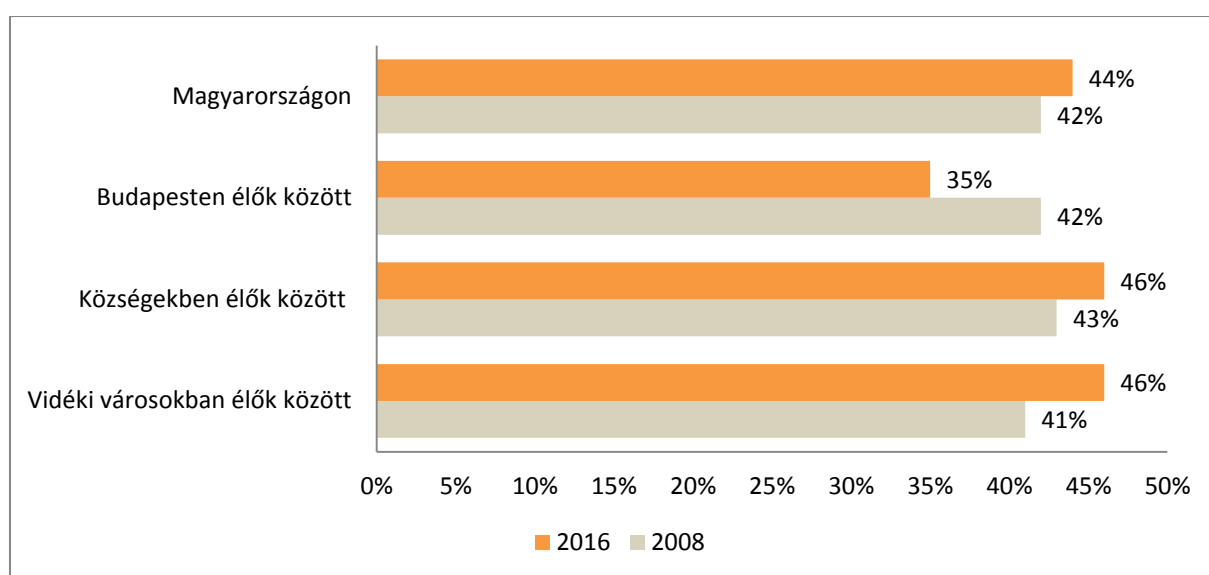
¹⁵ AL/928-47/2014 1. melléklet. A Datahouse Kft. a Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárságától (korábban: KEKKH) származó adatok alapján gyűjti a gépjárműszektorral kapcsolatos értékesítési adatokat, illetve készíti elemzéseit a piaci szereplők számára.

¹⁶ AL/928-47/2014. sz. irat 1. sz. melléklete alapján

¹⁷ Forrás: <http://www.mge.hu/userfiles/attachment/FfWMvNJjkV20160105MGEsajtprezi.pdf> (utoljára letöltve: 2016. november 24.)

Az MGE által 2016 januárjában közzétett piaci előrejelzés szerint 2016-ban összesen 80 ezer új személygépkocsi, 18 ezer kishaszonjármű, 5700 nagyhaszonjármű, 2200 motorkerékpár és 600 autóbusz forgalomba helyezésére számítanak.¹⁸

A Robert Bosch Kft. (továbbiakban: Bosch) megbízásából a Medián Közvélemény- és Piackutató Intézet által 2008 óta két évente végzett kutatás¹⁹ alapján 2008 és 2016 között 42%-ról 44%-ra nőtt hazánkban az autóval rendelkező háztartások aránya. Miközben a vidéki városokban és a községekben élők körében a járműtulajdonosok aránya enyhe emelkedést mutat, addig Budapesten az autótulajdonosok számának csökkenése figyelhető meg.



7. ábra: Autóval rendelkező háztartások aránya²⁰

A Bosch által készített piackutatás alapján a magyar autók átlagos futásteljesítménye 2016-ban évi 16 ezer kilométer. A legtöbb autós (38%) évente 5 és 10 ezer kilométert, 28%-uk pedig évente 11 és 20 ezer kilométert tesz meg a járművével. Az évi 5 ezer kilométer alatt autózók aránya mindössze 11%, a 20 ezer kilométernél többet közlekedőké pedig 16%.

A 2016-os felmérés eredményei szerint Magyarországon az autósok túlnyomó többsége, 82%-a továbbra is a benzinüzemű járműveket részesíti előnyben, bár ez az arány a korábbi felmérésekhez képest valamelyest csökkent, hiszen néhány évvel korábban még 85-86%-os

¹⁸ Forrás: MGE sajtóközlemény 2016. január: <http://www.mge.hu/page.php?IID=hu&pFrom=21&pID=201&uniqueID=rhuYkmYMyY&levelID=0> (utoljára letöltve: 2016. november 24.)

¹⁹ Bosch: A hazai autóhasználati szokások változásai a 2008-as gazdasági és pénzügyi válság óta http://www.boschmediaservice.hu/sajtokozlomeny/Bosch_autohasznalati_szokasok_2016_julius_HUN (utoljára letöltve: 2016. november 24.)

2400 fős minta, mely életkor, nem, iskolai végzettség és lakóhely szempontjából reprezentatív a 18 éven felüli magyar lakosságra nézve.

²⁰ Bosch adatai alapján saját szerkesztés

arányt regisztráltak a benzinüzemű járművek javára. Az autósok 18%-a használ 2016-ban dízelautót, a gáz és elektromos járművekkel rendelkezők aránya statisztikailag nem kimutatható.

2.2. Szabályozási háttér

A gépjármű szektorban mind a versenyjogi, mind pedig a műszaki-szakmai szabályozás vonatkozásában speciális, csak a szektorra jellemző szabályok vonatkoznak a vállalkozásokra az általánosan érvényes szabályokon kívül.

2.2.1. Versenyjogi szabályozás

A gépjármű szektorban a versenyjog általános és speciális szabályai adnak keretet a vállalkozások működéséhez. A forgalmazási rendszereket nagy számú, két- illetve többoldalú megállapodás alkotja, így a továbbiakban e megállapodásokra vonatkozó versenyjogi szabályozás kerül bemutatásra.

2.2.1.1. Általános szabályozás

Általános szabályként a Tpvt. az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) rendelkezéseivel együttesen és összhangban tiltja a gazdasági versenyt korlátozó megállapodásokat.²¹

A versenykorlátozó megállapodások két típusát különböztetjük meg a részes felek közötti kapcsolat jellege alapján. A horizontális megállapodások egy adott szektor azonos termelési-értékesítési szintjén álló versenytársak között jönnek létre, míg vertikális megállapodások esetén az érintett felek a termelési vagy értékesítési lánc különböző szintjein működnek.

A gépjármű-forgalmazás- és javítás piacán azonban jellemzően *vertikális korlátozásokkal* találkozhatunk. Ilyen korlátozás például, mikor a gépjárműgyártók a versenyjogi szabályok alapján tiltott módon kizárólagos jogokat biztosítanak hálózati tagjaiknak (a márkakereskedőknek és a javítóműhelyeknek), ezzel korlátozva vagy kizorítva a független szervizeket a versenyből. A versenyt elviekben korlátozhatná az a kikötés is, hogy új gépjárművet csak a vezérképvelel kötött márkakereskedői szerződés alapján lehet forgalmazni. A versenyjog ugyanakkor a vertikális megállapodásokat a horizontálisnál jellemzően enyhébb megítélésben részesíti, az ilyen együttműködések ugyanis gyakran járnak hatékonyságnövelő előnyökkel. Aggályosak lehetnek ugyanakkor például a gépjárműgyártók által a garanciával kapcsolatban alkalmazott egyes kikötések, például az, ha a gyártók csak a hivatalos szervizekben való javíttatást fogadják el a nem garanciális körbe tartozó javítások tekintetében is, ellenkező esetben a jótállást megszüntetik. Az ilyen magatartás hatékonysági előnyökkel jellemzően nem igazolható. Ez azonban nem érinti a gépjárműgyártóknak azt a jogát, hogy csak azon garanciális javítások összegét térítsék meg, melyek elvégzésére hivatalos márkaszervizekben került sor.

²¹ Tpvt. 11. §; EUMSZ 101. cikk (1) (OJ C 326, 26.10.2012, p. 47–390)

Amennyiben egy megállapodás versenykorlátozó elemeket is tartalmaz, két esetben van lehetőség a jogkövetkezmények elkerülésére: ha a megállapodás csekély jelentőségű, vagy ha – bizonyos feltételek teljesülése esetén – megállapítható a megállapodás mentesülése²².

A *csekély jelentőségű (de minimis) megállapodások*, bár a verseny korlátozására irányulnak, nem alkalmasak a piacon érzékelhető hatás kifejtésére. A Tpv. alapján a 10%-os együttes piaci részesedést el nem érő vállalkozások versenykorlátozó megállapodásai esnek a csekély jelentőségű kategóriába. Az uniós jog szerint a küszöb versenytársak közötti megállapodás esetén 10%, míg nem versenytársak között 15%.²³

A GVH gyakorlatában ilyen csekély jelentőségű megállapodásnak minősült a piaci részesedések alapján az MB-Auto Magyarország Kft. márkakereskedőkkel kötött, egyébként versenykorlátozó kikötéseket (eladási árak meghatározását, beszerzési források közötti választás lehetőségének korlátozását) tartalmazó forgalmazási szerződése.²⁴

A céljuk szerint egyértelműen versenykorlátozásra irányuló megállapodásokra (például árkartell, piacfelosztás) azonban nem alkalmazható a *de minimis* szabály. Az ilyen megállapodások mindig tilalom alá esnek, függetlenül attól, hogy a vállalkozások együttes piaci részesedése eléri-e a 10%-os küszöböt vagy sem.²⁵

Abban az esetben, ha a vállalkozások közti megállapodásból származó korlátozás nem eredményezi a verseny kizárását, illetve az előnyökből a fogyasztók is részesednek, akkor mind az uniós, mind a magyar jog alapján lehetséges, hogy a megállapodás *mentesül egyedileg vagy csoportmentesség alapján*.

Egy megállapodás egyedi mentesüléséhez négy konjunktív feltétel fennállása szükséges. Az első feltétel, hogy a korlátozással az érintett vállalkozások olyan piaci előnyre tegyenek szert, melyet e nélkül nem, vagy csak kisebb hatékonysággal értek volna el. Második feltételként fontos, hogy az így elért előny méltányos része a végső üzletfelekhez is eljusson. A harmadik feltétel, hogy a megállapodás a gazdasági versenyt csak olyan mértékben korlátozza, ami az elérni kívánt előnyök létrejöttéhez feltétlenül szükséges. Végül az együttműködés nem eredményezheti az áruk jelentős részében a verseny kizárását. Amennyiben mind a négy feltétel teljesül, a megállapodás nem sérti a versenyjogi szabályokat, míg bármelyik hiányában jogellenes és semmis.²⁶

Olyan stratégiaileg fontos területeken, ahol nagy számban alkalmaznak versenykorlátozó elemeket is tartalmazó megállapodásokat, a jogalkotó meghatározott bizonyos formális

²² Tpv. 17. §; EUMSz 101. cikk (3)

²³ Tpv. 13. §; a Bizottságnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (*de minimis*) megállapodásokról szóló közleménye, 8. bekezdés (2014/C 291/01 OJ C 291, 30.8.2014, p. 1–4)

²⁴ Vj-81/2003. A döntés teljes szövege megtalálható a GVH honlapján.

²⁵ Tpv. 13. §; a Bizottságnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (*de minimis*) megállapodásokról szóló közleménye, 13. bekezdés (2014/C 291/01)

²⁶ Tpv. 17. §, 11. § (3), (Ptk. 6:95. §); EUMSz 101. cikk (3), (2)

szempontokat, amelyek alapján a megállapodás tartalmi mentesülése (a fent említett négy konjunktív feltételnek való megfelelése) nagy biztonsággal megállapítható. Az e szempontok alapján megalkotott csoportmentességi rendeletek meghatározzák, hogy milyen tárgyú megállapodásra vonatkoznak, az milyen korlátozásokat nem tartalmazhat, és mekkora lehet a részes vállalkozások együttes piaci részesedése. Ezek ismeretében a vállalkozások maguk értékelik együttműködésüket abból a szempontból, hogy a mentesülés feltételeinek megfelel-e. Amennyiben igen, megállapodásukat a csoportmentességi rendeletek automatikusan kivonják a versenykorlátozó magatartásokra vonatkozó tilalom hatálya alól.

A csoportmentesség előnye, hogy a verseny hatékonyságának fenntartása mellett jogbiztonságot és kiszámíthatóságot teremt a piac szereplőinek.

2.2.1.2. Vertikális csoportmentességi rendelet

A Bizottság 330/2010/EU rendelete²⁷ és ezzel összhangban a 205/2011. (X. 7.) Korm. rendelet (vertikális csoportmentességi rendelet) főszabály szerint általánosan, minden vertikális megállapodást – így a gépjármű-forgalmazás piacán létrejövő megállapodásokat is – kivon a versenyjogi tilalom hatálya alól, amennyiben a szállító, illetve vevő piaci részesedése nem haladja meg a 30%-ot azon az érintett piacon, ahol eladja/vásárolja a szerződés szerinti árukat és szolgáltatásokat (piaci részesedési küszöb)²⁸. További feltétel, hogy a megállapodás nem tartalmazhatja a súlyosan versenyellenes korlátozások bizonyos típusait. Ebből következik, hogy a mentesség nem alkalmazható a különösen súlyos (kőkemény) korlátozásokra. Ezek az alábbiak:

- viszonteladási ár megkötése: a vevő azon képességének korlátozása, hogy saját eladási árát megállapítsa (a maximális értékesítési árak előírása, és az árak ajánlása azonban megengedett, amennyiben ezek nem vezetnek rögzített vagy minimális eladási árhoz)
- a rendeletekben meghatározott kivételekkel területi és ügyfélkorlátozások: korlátozás arra vonatkozóan, hogy a szerződésben részes valamely vevő milyen területen, milyen vevőkör számára értékesíthet
- egy szelektív forgalmazási rendszer kiskereskedőként működő tagjai által a végfelhasználók számára történő aktív vagy passzív eladások korlátozása
- a szelektív forgalmazási rendszeren belüli keresztszállításokkal kapcsolatos korlátozások
- a szállító korlátozása az összetevők harmadik felek részére történő szállításában.

A kőkemény korlátozások súlyukra tekintettel nem csak a kérdéses rendelkezéseket, hanem a megállapodás egészét kivonják a csoportmentességből.

²⁷ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról (OJ L 102, 23.4.2010, p. 1–7)

²⁸ A piaci részesedési küszöb számításához lásd: 330/2010/EU rendelet 7. cikk; 205/2011. (X. 7.) Korm. rendelet 3-5. §

Egyes korlátozások esetében viszont a mentesség továbbra is alkalmazandó marad a vertikális megállapodás fennmaradó része tekintetében, amennyiben az elválasztható az érintett kötelezettségtől. Így nem részesülhetnek a csoportmentesség kedvezményében:

- a rendeletekben meghatározott kivételekkel a határozatlan időre szóló vagy öt évet meghaladó versenytilalmi kikötések;
- a rendeletekben meghatározott kivételekkel a vevőt a megállapodás megszűnése után is tovább terhelő versenytilalmi kikötések;
- szelektív forgalmazási rendszer keretében alkalmazott olyan versenytilalmi kikötések, melyek alapján a rendszer tagjai meghatározott versenytárs szállítók márkáit nem értékesíthetik.

A GVH versenykorlátozásra alkalmasnak találta és a csoportmentességet sem találta alkalmazhatónak a Castrol Hungária Kereskedelmi Kft. és a gépjárműszervizek között létrejött szerződések azon pontjaira, amelyek meghatározták a viszonteladói árak minimumát, valamint öt évnél hosszabb ideig kizárólagosságot írtak elő a szervizek számára.²⁹ Ilyen esetben a vállalkozást terheli annak bizonyítása, hogy a különösen súlyos korlátozások megállapodásba foglalására hatékonyságnövekedés érdekében került sor, és a mentességre vonatkozó valamennyi feltétel általában teljesül. A Castrol azonban nem tudta megfelelően igazolni e feltételek teljesülését.

Amennyiben a hasonló vertikális korlátozások párhuzamos hálózatai az érintett piac több mint 50%-ára terjednek ki, nem lehet alkalmazni a rendeletet azokra a megállapodásokra, melyek erre a piacra vonatkozóan tartalmazznak meghatározott korlátozásokat.

2.2.1.3. Speciális versenyjogi szabályozás

A Bizottság álláspontja szerint a gépjárműágazat elsődleges piacán nem jellemzőek olyan komoly versenyt érintő hiányosságok, melyek megkülönböztetnék a többi gazdasági ágazattól, így az új gépjárművek forgalmazásával kapcsolatos vertikális megállapodások a fentebb ismertetett uniós és magyar rendelet alapján, az azokban foglalt feltételek teljesülése esetén részesülnek csoportmentességben.³⁰

A gépjárművek utópiacának (pótalkatrészek forgalmazása, szervizszolgáltatások) azonban vannak olyan sajátos jellemzői, melyek szigorúbb mentesülési szabályozást követelnek. Ezek a következők:

- Az egyedi javítási munkák árnövekedése csak részben jár együtt a korszerű járművek megbízhatóságának növelésével, illetve a karbantartások közötti időszak meghosszabbodásával.
- A fogyasztók átlagosan viselt gépjármű-javítási és –karbantartási költségei a gépjárművekre fordított fogyasztói kiadások nagyon magas hányadát teszik ki.

²⁹ Vj-007/2008 A döntés teljes szövege megtalálható a GVH honlapján.

³⁰ Lásd: a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodásokra vonatkozó csoportmentességről szóló 461/2010/EU rendelet (10) preambulum bekezdése.

- Az utópiac versenyfeltételei közvetlenül érintik a közbiztonságot, a közegészséget és a környezetet, hiszen a nem megfelelően javított, ritkán karbantartott járművek kevésbé biztonságosak és légszennyező kibocsátásuk is magasabb lehet.
- A hatékony verseny ezen a piacon attól függ, hogy a szerződéses javítóműhelyek között, illetve a szerződéses és a független szereplők között milyen mértékű a verseny.
- A független javítóműhelyek versenyképessége az alapvető tényezőkhöz (pótalkatrészek, műszaki információ stb.) való korlátlan hozzáférés függvénye.

Ezen sajátosságok miatt az uniós, illetve nemzeti vertikális csoportmentességi rendeletben előírt feltételeken túl a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodásokra vonatkozó csoportmentességről szóló 461/2010/EU rendelet³¹ és a 204/2011. (X. 7.) Korm. rendelet által meghatározott többletkritériumoknak is meg kell felelnie a gépjárművek utópiacán létrejött vertikális megállapodásnak ahhoz, hogy csoportmentességben részesülhessen. Ez alapján nem vonatkozik automatikus mentesség arra a megállapodásra, amely:

- a szelektív forgalmazási rendszer tagjait korlátozza abban, hogy a gépjárművek pótalkatrészeit olyan független javítóműhelyeknek értékesítsék, amelyek ezeket az alkatrészeket gépjármű javításához és karbantartásához használják fel;
- a pótalkatrészek vagy javítóeszközök szállítói és a gépjárműgyártó között létrejött megállapodás révén a szállítót korlátozza abban, hogy ezeket az árukat szerződéses vagy független forgalmazóknak, javítóműhelyeknek vagy végfelhasználóknak értékesítse;
- az alkatrészeket a gépjármű első összeszereléséhez felhasználó gépjárműgyártó és ezen alkatrészek szállítója között létrejött megállapodás révén a szállítót korlátozza abban, hogy védjegyét vagy logóját látható helyen elhelyezhesse a szállított alkatrészeken.

A szabályozás célja a verseny fokozása a gépjárműjavítás és -karbantartás piacán azáltal, hogy elősegíti a javításokhoz szükséges technikai információkhoz való hozzájutást és megkönnyíti az alternatív pótalkatrészek felhasználását.

2.2.2. Szakmai szabályozás

2.2.2.1. Közlekedési hatósági feladatok, a gépjárművek forgalomba helyezése

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény értelmében Magyarországon gépjármű csak a közlekedési hatóság³² előzetes engedélye birtokában helyezhető forgalomba.

³¹ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról (OJ L 129, 28.5.2010, p. 52–57)

³² Az egyes központi hivatalok és költségvetési szervi formában működő minisztériumi háttérintézmények felülvizsgálatával összefüggő jogutódlásáról, valamint egyes közfeladatok átvételéről szóló 378/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. december 31. napjával beolvadás útján jogutódlással megszűnt, általános jogutódja – a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet és a katonai légügyi hatóság

Az új közúti járművek forgalomba helyezéséhez szükséges típusbizonyítványok kiadása, honosítása, magyar gyártók részére gyártási engedélyek kiadása a közlekedési hatóság feladata. E hatáskör gyakorlás okán a közlekedési hatóság nyilvántartja a magyarországi jármű-forgalmazókat, a kiadott típusbizonyítványokat, illetve típusnyilvántartást vezet. Ezen kívül a kereskedőknél esetenként ellenőrzi, hogy az új gépkocsi értékesítése a szabályoknak megfelelően zajlott-e.

A külföldről behozott egyedi járművek esetében a forgalomba helyezés engedélyezését a közlekedési hatóság, illetve a vele hatósági szerződést kötött vizsgáló állomások végzik. A járművek forgalomba helyezésével kapcsolatos közlekedés hatósági eljárásokat mind a közlekedési hatóság, mind a műszaki vizsgáló állomások egységesen, egy informatikai rendszer alkalmazásával végzik (Közúti Központi Információs Rendszer, KÖKIR). A KÖKIR-ben az új, illetve a külföldről használtan behozott járművek forgalomba helyezésével kapcsolatosan valamennyi műszaki adat megtalálható, azokból tetszés szerint nyilvántartás, statisztika készíthető. Speciális nyilvántartás készül továbbá az új személygépkocsik üzemanyag-gazdaságossági és szén-dioxid-kibocsátási adatairól, amelyet a közlekedési hatóság kiadvány formájában legalább évente egyszer közzétesz.³³

A gépjárművek forgalmazásának magyarországi piacát, versenyviszonyait érzékenyen érinti a gépjárművek forgalomba helyezésével kapcsolatos közterhek mértéke. Mind az új, mind a használt gépjárművek esetében külön adózási és adminisztratív előírások vonatkoznak a gépjármű forgalomba helyezhetőségére, a tulajdonlás, üzemeltetés gépjármű nyilvántartásba való bejegyzésére. A tranzakciós eseményeket különféle – külön költségeket jelentő – adózási, illetve adminisztrációs eljárások kísérik (tulajdonszerzési illeték, regisztrációs adó, származás ellenőrzés, forgalomba helyezés előtti műszaki vizsga, hazai használt autóknál eredetiségvizsgálat, új törzskönyv és forgalmi engedély kiváltás stb). Ezek egy része – pl. a regisztrációs adó vagy az eredetiségvizsgálati kötelezettség – az új és használt autók piaci közötti versenyre is kihathat, akár csökkentve a verseny intenzitását, de egyik kiváltója lehet a szabályok megkerülésének is.

Új gépjárművek beszerzése esetén az ÁFA az általános 27%-os kulcs szerint fizetendő.³⁴ A regisztrációs adó mértéke a gépjármű hajtómotorjának lökettérfogata, üzemanyaga, illetve környezetvédelmi osztálya szerint kerül megállapításra.³⁵ A vagyonszerzési illeték mértéke a gépjármű hajtómotorjának teljesítménye, illetve a gépjármű gyártástól számított kora alapján differenciált, függetlenül a gépjármű környezetvédelmi besorolásától.³⁶

kijelöléséről szóló 392/2016. (XII. 5.) Korm. rendelet eltérő rendelkezése hiányában – a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. Elérhető: <https://www.nkh.gov.hu/hir-megjelenito/-/hir/1809490/tisztelt-ugyfelunk-tisztelt-partnerunk-kedves-erdeklodo-> (utoljára letöltve: 2017. január 18.)

³³ Lásd: az új személygépkocsik üzemanyag-gazdaságossági és szén-dioxid-kibocsátási adatainak közzétételéről 12/2002. (III. 14.) GM-KöViM-KöM együttes rendelet 5. §-a.

³⁴ Lásd: az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény 82. § (1) bekezdése.

³⁵ Lásd: a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény mellékletének I. része.

³⁶ Lásd: az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 24. §-a.

A gépjármű fenntartásában jelentős költségtényező – a biztosításon és a karbantartáson túl – a gépjárműadó. A gépjárműadó mértékének megállapításánál a jármű életkora mellett kizárólag a gépjármű teljesítménye kerül figyelembe vételre.³⁷ A gépjárműgyártók modern típusai jellemzően kisebb lökettérfogatú, ám a korábbi gépkocsi motorokkal összehasonlítva nagyobb teljesítményű motorokat alkalmaznak (pl. benzinüzemű turbó motorok), amely a hazai gépjárműadóra vonatkozó szabályozás szempontjából a gépjármű-tulajdonos számára nem előnyös, hiszen magasabb adóterhet eredményez számára, mint egy kevésbé környezetbarát, nagyobb lökettérfogatú, ám kisebb teljesítményű autó használata.

Az alkatrész forgalmazás tekintetében is meg kell különböztetni az új, illetve a használt alkatrészek forgalmazását. Az új alkatrészek lehetnek jóváhagyásra, illetve minősítésre kötelezett, valamint jóváhagyásra, minősítésre nem kötelezett alkatrészek. A jóváhagyási, minősítési eljárás részletszabályait a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 2.) KöHÉM rendelet 21-26. §-ai tartalmazzák. A vonatkozó rendelkezések értelmében a jóváhagyásra kötelezett alkatrészek és tartozékok pótalkatrészként és tartozékként csak jóváhagyás megléte esetén forgalmazhatók és használhatók fel a járművekhez. A gépjármű és pótkocsija közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szempontból kiemelten fontos további pótalkatrészei és tartozékai csak akkor építhetők be, ha a minősítő vizsgálaton megfelelték.

A jóváhagyási és minősítési eljárásokat a közlekedési hatóság végzi. Jóváhagyás esetén „e7”, illetve „E7” jelet ad az adott alkatrész típusnak. Az „e” betű azt jelenti, hogy európai uniós jogszabály alapján történt a jóváhagyás, az „E” betű pedig azt, hogy ENSZ-EGB³⁸ előírás alapján. A 7-es szám Magyarország országkódja, ahol a jóváhagyást kiadták. A kiadott jóváhagyások az Európai Unióban korlátozás nélkül érvényesek, ugyanígy egy más tagállamban kiadott jóváhagyás Magyarországon korlátozás nélkül érvényes.

A minősítő eljárás a magyar nemzeti jog alapján történik, a minősített alkatrész „H” jelet kap. A nemzeti minősítéseket ugyanakkor nem fogadják el automatikusan a külföldi hatóságok. A „H” jellel rendelkező alkatrészek nyilvántartása publikus.³⁹

Az alkatrészek másodlagos piacát, azaz a bontásból nyert alkatrészek felhasználását a közúti járművek bontásának feltételeiről szóló 64/2009. (XI. 23.) KHEM rendelet szabályozza. A rendelet alapján járműbontó tevékenységet, a bontás során kinyert alkatrészek forgalmazását regisztrált bontó-hulladékkezelő vállalkozás végezhet. Az alkatrészek forgalmazását a közlekedési hatóság ellenőrzi.

Gépjárművekkel összefüggő teljes körű javítási, ápolási, átalakítási és bontási tevékenységet járműfenntartó vállalkozás végezhet. E tevékenység végzéséhez speciális engedély a

³⁷ Lásd: a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 7. § (1) bekezdése.

³⁸ Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága. Az ENSZ-EGB keretében különböző alkatrésztípusokra vonatkozó közös szabályokat fogadnak el a részes államok. A releváns előírások magyar nyelven jelenleg még az NKH honlapján érhetők el: <http://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/nyilvantartasok> (utoljára letöltve: 2016. november 24.)

³⁹ <http://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/nyilvantartasok1> (utoljára letöltve: 2016. november 24.)

közlekedési hatóságok részéről általában nem szükséges, az erre irányuló szándékot ugyanakkor be kell jelenteni.⁴⁰ A bejelentett adatokról a közlekedési hatóság nyilvántartást vezet, ami tartalmazza a járműfenntartó vállalkozás alapvető adatait, a tevékenységi köröket, hogy milyen járműfajta fenntartását végzik, a rendelkezésre álló személyi és tárgyi feltételeket, a vállalkozásnál végrehajtott hatósági ellenőrzéseket. A nyilvántartás adatai nem publikusak, a járműfenntartók listája azonban nyilvánosan elérhető, megtalálható.⁴¹ A járműfenntartó tevékenység végzésére a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet előírásai vonatkoznak. A tevékenységet a közlekedési hatóság ellenőrzi. A közlekedési hatóság az ellenőrzések vonatkozásában az eljáró fővárosi és megyei kormányhivatalok ellenőrzését koordinálja, éves ellenőrzési terveket készít, amelyben kvótákat irányoz elő a kormányhivatalok számára. Az ellenőrzési terven felül éves akcióterv is készül, amikor országosan egységesen, egy időpontban – általában több hatóság bevonásával – jellemzően egy szempont alapján ún. tematikus ellenőrzés történik.

A járműpiac felügyeletét uniós szinten szabályozó 167/2013/EU⁴² és 168/2013/EU⁴³ rendeletek előírják, hogy a gyártók internetes oldalakon keresztül szabványosított formátum használatával, azonnal és gyorsan elérhető módon megkülönböztetés-mentes hozzáférést kötelesek biztosítani a hivatalos márkakereskedők, a javítók és a független gazdasági szereplők számára a járműjavítási és –karbantartási információkhoz, a képzési anyagokhoz, valamint a munkaeszközökhöz és ezekért ésszerű és arányos díjat számíthatnak fel.

2.2.2.2. Gépjármű biztosítás

A gépjármű-biztosítás azoknak a biztosítási fajtáknak a csoportja, amelyek a gépjárműben, valamint a gépjárművek használatával kapcsolatban keletkezett károkra nyújtanak biztosítási fedezetet.

A biztosítási termékek körét alapvetően a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási (a továbbiakban: KGFB), valamint a casco termékek alkotják.

A KGFB olyan felelősségbiztosítás, amely alapján a gépjármű üzemeltetése során másnak okozott károkat fedezi a biztosító, ezáltal mentesíti a károkozót az anyagi terhek alól. A biztosítási díj megfizetése ellenében a biztosító áll helyt, legyen szó akár összetört gépjármű javíttatásáról, akár a személyi sérülés miatt felmerült kártérítési igényről, járadékról.

⁴⁰ Lásd: a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet 11. §-a. A gépjárműjavítás, -karbantartás a telepengedély, illetve a telep létesítésének bejelentése alapján gyakorolható egyes termelő és egyes szolgáltató tevékenységekről, valamint a telepengedélyezés rendjéről és a bejelentés szabályairól szóló 57/2013. (II. 27.) Korm. rendelet alapján nem telephelyengedély-köteles tevékenység.

⁴¹ Forrás: <https://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmu-kozlekedesi-hivatal/jarmufenntartok-keresese> (utoljára letöltve: 2016. november 24.)

⁴² A mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (OJ L 60, 2.3.2013, p. 1–51)

⁴³ A két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (OJ L 60, 2.3.2013, p. 52–128)

Magyarországon 1991. II. félévétől került bevezetésre a szerződéses rendszerű kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás,⁴⁴ melynek alapján a gépjármű üzemeltetőjének kötelezettsége a gépjármű üzemeltetése során okozott károk fedezetére biztosítási szerződést kötni, és azt díjfizetéssel hatályban tartani (biztosítási kötelezettség).

A casco a saját gépjárművet védő vagyonbiztosítás, amely a gépjárműben keletkezett, szerződésben meghatározott károk bekövetkezése esetén nyújt fedezetet. Casco szerződést a gépjármű védelme érdekében, saját belátása szerint önkéntesen köthet a tulajdonos, vagy aki a gépjármű megóvásában érdekelt.

A biztosítási piac, így különösen a biztosítási tevékenység végzésének feltételei, a biztosítási szerződések egyes típusai szempontjából irányadó jogszabályok a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.), valamint a biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény⁴⁵ (Bit.),⁴⁶ a KGFB termék jogszabályi kereteit pedig a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény,⁴⁷ (a továbbiakban: KGFB tv.) valamint az ahhoz kapcsolódó rendeletek⁴⁸ határozzák meg.

A KGFB tv. rögzíti többek között a szerződés létrejöttének és megszűnésének eseteit, a díjtarifákra, a díjhirdetésre, a bonus-malus rendszerre⁴⁹ vonatkozó szabályokat.

A KGFB tv. alapján a biztosítási kötelezettség néhány kivételtől (tulajdonátszállás, üzemeltető halála stb.) eltekintve a gépjármű hatósági engedéllyel és jelzéssel való ellátásának időpontjától a gépjármű forgalomból történő kivonásáig áll fenn. Gépjárművet forgalomba helyezni, a forgalmi engedélybe üzemben tartóval kapcsolatos bejegyzést tenni, ideiglenes forgalomban tartási engedélyt kiadni, azt meghosszabbítani, a gépjármű hatósági jelzését (rendszámtábláját) cserélni, valamint a gépjármű időszakos vizsgálatát elvégezni csak abban az esetben lehetséges, amennyiben a biztosítási kötelezettségnek eleget tettek.

A biztosítási kötelezettség első eleme a biztosítási szerződés megkötése. A biztosítási szerződés az üzemeltető és a biztosító között, a felek írásbeli megállapodásával keletkezik. A határozatlan tartamú szerződések esetében a biztosítási időszak (azon időtartam, amelyre a

⁴⁴ Ezt megelőzően a benzinüzemű járműveknél a kötelező biztosítás díja a benzinárba volt beépítve (kezdetben 1,20 Ft majd 6,20 Ft / liter mértékben), a dízel üzemű autók éves díja pedig mindössze pár ezer forint volt.

⁴⁵ 2016. január 1-ig a biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény, Hatálytalan: 2016. I. 1-től.

⁴⁶ Kihirdetve: 2014. XII. 22., hatályos: 2016.I.1-től.

⁴⁷ Hatályos: 2010.01.01-től. Előtte a KGFB termék jogszabályi kereteit a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet határozta meg.

⁴⁸ - 21/2011. (VI.10.) NGM rendelet a bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól.

- 34/2009. (XII.22.) PM rendelet a magyarországi telephelyű gépjárművek, továbbá más tagállami telephelyű és magyarországi rendeltetési hellyel rendelkező gépjárművek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetének fennállását tanúsító igazoláshoz szükséges szabályokról,

- 20/2009. (X.9.) PM rendelet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál alkalmazott gépjármű-kategóriákról.

⁴⁹ *Bonus-malus rendszer*: Az üzemeltető a kármentes időszakhoz igazodó díjkedvezményre (bonus) jogosult, illetve az okozott és a biztosító teljesítési kötelezettségét kiváltó káresemények számához igazodó díjtöbblet (malus) fizetésére köteles.

megállapított díj vonatkozik) első napja főszabály szerint a kockázatviselés kezdete, tartama egy év.

A biztosítási díjat a kockázat viselésének időtartamára előre kell megfizetni a biztosító részére. Határozott tartamú szerződések esetében a fizetés egy összegben történik, határozatlan tartamú szerződéseknel pedig biztosítási időszakonként.

A biztosító a biztosítási díjat minden egyedi szerződés vonatkozásában a meghirdetett, a biztosítási időszak, illetve tartam kezdőnapján alkalmazandó díjtarifa alapján alakítja ki és azt az adott biztosítási időszak alatt főszabály szerint nem változtathatja meg. A biztosító köteles a díjtarifát a Magyar Nemzeti Bank és a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) honlapján, valamint ügyfélfogadásra rendelkezésre álló helyiségeiben és a saját honlapján közzétenni.

2.2.2.3. Szabályozási változások

Biztosítási évforduló változása

A KGFB tv. hatálybalépésével a 2010. január 1. után kötött szerződések esetében a biztosítási időszak a kockázatviselés kezdetét követő egy év. 2010. január 1. előtt kötött szerződések esetében biztosítási időszakon a naptári évet kell érteni, azaz a biztosítási évforduló minden év december 31. napja.

Kampányidőszak eltörlése

A KGFB tv. 2013. évi módosításával megszűnt az évi egy alkalommal – minden év október 30-ig – történő díjhirdetési kötelezettség, illetve megváltozott a díjhirdetés módja is. (A törvénymódosítás indoka az volt, hogy a díjhirdetési rendszer korszerűbbé váljon, és lehetővé tegye a piac számára, hogy rugalmasan reagáljon az egyes piaci eseményekre, illetve megkönnyítse új biztosítók piacra lépését.) 2013. január 1-től a biztosító hatvan napos életbe lépési idő mellett megkötés nélkül évente többször is hirdethet díjat, a szerződés díjának megállapításakor a biztosítási időszak kezdőnapján érvényben lévő díjtarifát kell alapul venni. A díjhirdetés módját tekintve a biztosítóknak – a honlapjuk mellett – az MNB és a MABISZ honlapján is közzé kell tenniük az új tarifáikat. A díjtarifa nem a naptári évre szól, hanem a díjtarifa meghirdetését követő hatvan napos időszakon túl, egy előre meghatározott naptól alkalmazandó újabb díjtarifa életbelépéséig.

Baleseti adó bevezetése

A népegészségügyi termékadóról szóló 2011. évi CIII. törvény (Neta tv.) 2012. január 1-jei hatállyal bevezette a baleseti adót, melynek alapján 2012. január 1-jétől adófizetési kötelezettség terheli mindazon járművek üzembentartóit, akiknek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kell rendelkezniük. Az adó alapja az éves kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díj, ide értve az esetlegesen megállapított MABISZ fedezetlenségi díjat is. Az adó mértéke a biztosítási díj 30%-a.

Biztosítási adó bevezetése

2013. január 1-jei hatállyal a biztosítók különadó megfizetésére kötelezettek. A biztosítási adóra vonatkozó részletszabályokat a biztosítási adóról szóló 2012. évi CII. törvény tartalmazza. Adóköteles a biztosítási szolgáltatás – casco biztosítás, vagyon- és balesetbiztosítás – nyújtása, ha a kockázat felmerülésének helye Magyarország. Az adó alapja a biztosítási díj, az adó mértéke a casco biztosítási szolgáltatás nyújtása esetén az adóalap 15%-a.

Diszkrimináció tilalma az új ügyfelek javára

A KGFB tv. 2016. március 11-től hatályos módosítása alapján a díjtarifa hirdetéskor a biztosító csak a régi ügyfél javára diszkriminálhat.

3. Új gépjárművek értékesítése

3.1. Az iparág jellemzői

Magyarországon – Európa számos országához hasonlóan – a szelektív forgalmazási rendszer mint értékesítési struktúra terjedt el az új gépjárművek értékesítése vonatkozásában. Ennek megfelelően egy (vagy több) márka képviselőjét egy hazai vezérképviselő (importőr) látja el, amely jellemzően az érintett gépjárműgyártó leányvállalataként működik, tehát a gyártó tulajdonában áll.

A gépjárműgyártók Európában jellemzően országonként külön szervezik meg értékesítési hálózatukat, amelyek élén a vezérképviselők állnak. A piacelemzés során beszerzett adatok azt támasztják alá, hogy az ágazat ezen jellemzői Magyarországon is teljes mértékben érvényesülnek. Ennek megfelelően a gyártók a magyar piacra külön vezérképviselőket hoztak létre, majd e vezérképviselők hozták létre, alakították ki, illetve tartják fenn az egész országra nézve az érintett márka forgalmazását végző értékesítési hálózatot.

A fentiekben ismertetett európai csoportmentességi szabályozás, illetve az európai iparági gyakorlat lényegében egységes. A szelektív forgalmazási rendszerekre vonatkozó szabályok „evolúciója”, a szabályozó és a szabályozás prioritásainak, iparági kontextusának alakulása a tényleges forgalmazási rendszerekre is hatott, e változások megjelentek a forgalmazási rendszereket megalapozó szerződések kikötéseiben, a gyártók és vezérképviselők gyakorlatában.

A szelektív forgalmazási rendszer révén Magyarországon (illetve Európa más országaiban) az adott márkához tartozó új gépjárművet csak olyan vállalkozások értékesíthetnek, amelyek forgalmazási szerződést kötnek a gyártóval, illetve annak hazai vezérképviselőjével. A szelektív forgalmazási rendszer lényeges tulajdonsága, hogy a gyártó vállalja a kereskedő partnerei felé, hogy a forgalmazási rendszerbe nem tartozó vállalkozásoknak viszonteladási céllal nem értékesít új gépjárművet.

A korábbi versenyjogi szabályozás kialakításának alapelve az volt, hogy az biztosítsa a márkán belüli versenyt, a forgalmazás tekintetében elsősorban a gépjármű-kereskedők között, illetve védje a jellemzően kis- és középvállalkozásnak minősülő piaci szereplőket a velük szemben komoly alkuerővel bíró gyártók ellenében. A 2010-ben (pontosabban az új gépjárművek értékesítése vonatkozásában 2013-ban) hatályba lépett versenyjogi szabályok már azt a felismerést követték, hogy a verseny feltételei kellően kialakultak és elterjedtek a gépjárművek értékesítése tekintetében, ezért a hangsúly az utópiacok szabályozására terelődött.

Az új csoportmentességi szabályozás 2013-tól megszüntette az elsődleges piacon a gépjármű ágazat szektorspecifikus csoportmentességi kezelését, ettől az időponttól kezdve az új gépjárművek értékesítése kapcsán kizárólag az általános csoportmentességi rendelet szabályai irányadók. A megújított szabályozás alapján a vezérképviseltek több, korábban nem megengedett kikötést is felvehetnek forgalmazási szerződéseikbe. Korábban például nem tilthatták meg, hogy egy kereskedő egy másik uniós tagállamban további telephelyet létesítsen; erre jelenleg már van lehetősége a vezérképviselteknek. Amint arra is, hogy meghatározott időre kizárja, hogy a kereskedő más vezérképviseltekkel is forgalmazási szerződést kössön.⁵⁰

A forgalmazási rendszeren keresztüli értékesítés jellemző kivétele, hogy a vezérképviseltek gyakran fenntartják maguknak a jogot arra, hogy egyes vevőket közvetlenül is kiszolgáljanak, meghatározott, vagy meghatározott típusú vállalkozásoknak, állami szervezeteknek közvetlenül, márkakereskedők közbeiktatása nélkül értékesíthessenek új gépjárművet.

Az elsődleges piacon a vezérképviseltek a forgalmazási rendszerük kereteit mind mennyiségi, mind minőségi szempontok alapján meghatározzák. A gépjárműgyártók és vezérképviseltek számára lényeges, hogy a forgalmazási rendszer működőképessége és jövedelmezősége biztosítva legyen, annak kiterjedése igazodjon a márkára jellemző értékesítési volumenhez, és a fogyasztói igények földrajzi szempontjaihoz. Amennyiben a vezérképviseltek e kritériumokat nem veszik figyelembe, úgy a forgalmazási rendszer egészének működőképessége kerülhet veszélybe, amely csökkenti az értékesítés jövedelmezőségét és a forgalmazási rendszer hatékonyságát.

A versenyjogi szabályozás ezen szempontokra is figyelemmel lehetővé teszi a vezérképviseltek számára, hogy az elsődleges piacon forgalmazási rendszerük kiterjedését közvetlenül meghatározzák.⁵¹ A vezérképviseltek ezért a minőségi előírások mellett olyan kritériumot is alkalmazhatnak, amely rögzíti a forgalmazási rendszer tagjainak számát. A mennyiségi kritériumok mellett a gyártók, illetve vezérképviseltek részletes, szofisztikált minőségi követelményeket is kialakítanak.

⁵⁰ A piacelemzésben beszerzett adatok alapján a vezérképviseltek jellemzően nem akadályozzák a „multi branding” jellegű kereskedők működését, illetve az nem is tűnne feltétlenül gazdaságilag ésszerűnek.

⁵¹ C-158/11 sz. ügy. (Auto 24 SARL kontra Jaguar Land Rover France SAS) ECLI:EU:C:2012:351

A vezérképviseltek által támasztott minőségi követelményeknek való megfelelés komoly beruházásokat igényelhet a kereskedők részéről. Ezen beruházások egy része független attól, hogy mely márka gépjárműveit kívánja a szelektív rendszerbe belépni kívánó vállalkozás értékesíteni. Az elvárt, illetve előírt beruházások azonban számos olyan elemet is tartalmazhatnak, amelyek márkaszpecifikusnak tekinthetők. E jellegből következően a minőségi követelményeknek való megfeleléshez szükséges beruházások adott márkához kötődő része csak akkor térülhet meg a beruházást végző kereskedő számára, ha az érintett márkába tartozó gépjárműveket hosszabb időn át tudja értékesíteni, az érintett márka értékesítési hálózatának tartósan része tud maradni.

3.1.1. Magyarországi forgalmazási rendszerek

A piacelemzésben részt vevő vezérképviseltek jellemzően úgy nyilatkoztak, hogy a forgalmazási rendszer kvalitatív és kvantitatív követelményeit a gyártók határozzák meg, általában Európában egységes módon, egységes követelmények szerint. A kereskedők forgalmazási rendszerhez való csatlakozása kérdésében a gyártó és a vezérképviseltek dönt. A beszerzett adatok alapján változó, hogy a döntés elsősorban a vezérképviseltek vagy a gyártó szintjén kerül meghozatalra.

A minőségi követelmények érinthetik többek közt az értékesítésre szolgáló létesítmény külső és belső megjelenését, biztosítva az adott márkának megfelelő egységes megjelenést. A feltételek gyakran kiterjednek a kereskedők részéről biztosítandó technikai, műszaki feltételek meghatározására. A kvalitatív előírások jellemzően részletesen szabályozzák azt, hogy a kereskedésben munkát végző vezetőknek és munkavállalóknak milyen képzettséggel kell rendelkezniük, milyen képzéseken szükséges részt venniük. Számos vezérképviseltek szabályokat határoz meg az érintett partner vállalkozás gazdálkodása, működése, a forgalmazással kapcsolatos pénzügyi elszámolások vonatkozásában.

A GVH által beszerzett válaszok alapján a márkakereskedőként való működés jelentős, sok tekintetben márkaszpecifikus beruházás elvégzését teszi szükségessé a szelektív rendszerbe belépni kívánó vállalkozások számára.

A korábbi csoportmentességi szabályozás (1400/2002/EK Rendelet) a minőségi követelmények által indukált márkaszpecifikus költségek problémáját úgy kívánta kezelni, hogy rögzítette a vezérképviseltek általi rendes felmondás esetén a felmondási idő legrövidebb tartamát. Ezen előírás szerint a vezérképviseltek két éves rendes felmondási idővel szüntethették meg a forgalmazási szerződést. Ennek célja az volt, hogy lehetőséget biztosítson a felmondással érintett gépjármű kereskedőnek arra, hogy felkészüljön az adott márka szelektív forgalmazási rendszeréből való távozásra, illetve a korábbi, márkaszpecifikus beruházásai megtérüljenek. A piacelemzés során beszerzett adatok arra utalnak, hogy ezen szerződési kikötések a csoportmentességi szabályok megváltozása ellenére is a forgalmazási szerződések részét képezik jelenleg is. Ennek ellenére a kereskedők számára a beruházásuk megtérülését illetően komoly kockázatot jelent az értékesítési hálózatból való esetleges kikerülés lehetősége.

A felmondási időre vonatkozó korábbi csoportmentességi szabályozás, illetve az ennek nyomán jelenleg is fennálló szerződéses gyakorlat tekintettel van arra is, hogy a piaci viszonyok változása vagy szabályozási fejlemények miatt a vezérképviselteknek nagyobb rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy e változásokhoz alkalmazkodjanak. E megfontolás vezette a jogalkotót arra, hogy a szelektív rendszer átszervezésének szükségessége esetén a két éves felmondási idő helyett egy éves felmondási idő alkalmazásának lehetőségét biztosította. Az Európai Bíróság részletesen elemezte, hogy e szükségességi kritérium vizsgálata során mely tényezőkre kell tekintettel lenni. Az átszervezés szükségességét az érintett gyártónak, vezérképviselteknek kell megfelelő módon bizonyítani. Az egy éves felmondási idő alkalmazására lehetőséget adó helyzet akkor áll fenn, ha az érintett vezérképviselő forgalmazási struktúráinak tárgyi és földrajzi szempontból történő jelentős módosítása szükséges. Szükséges az átalakítás, ha a forgalmazási rendszer gyors átszervezése hiányában e hálózat létező struktúráinak hatékonysága csökkenhet. Jelentőséggel bír ebből a szempontból az, hogy milyen esetleges hátrányos gazdasági következménnyel járna a vezérképviselőre nézve, ha a forgalmazási szerződést kétéves felmondási idővel mondaná fel.⁵²

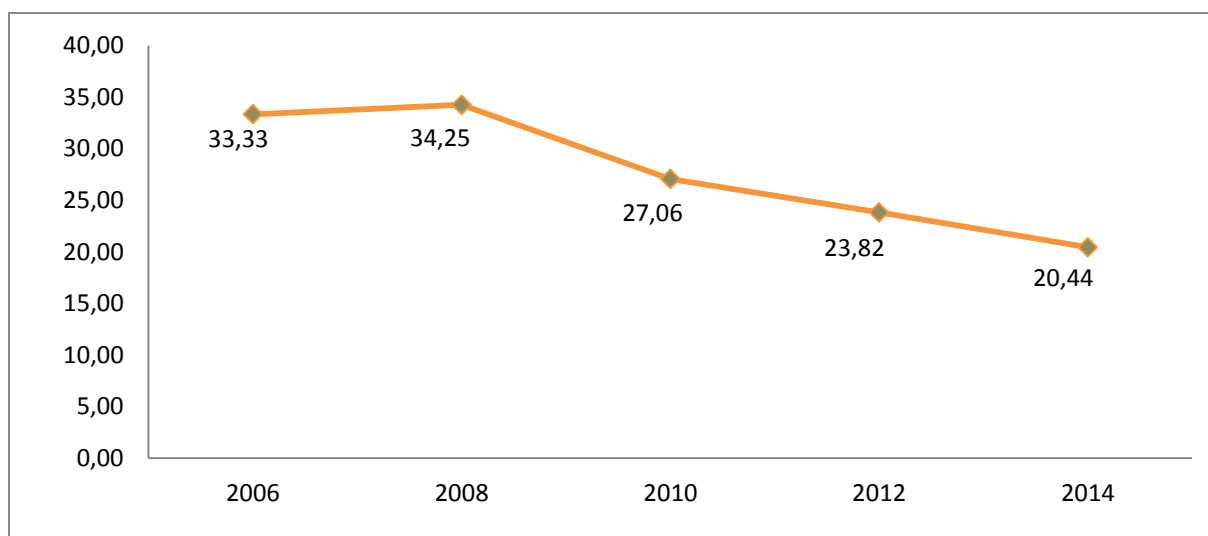
3.2. A gépjármű-forgalmazás és a forgalmazási rendszerek jellemzőinek alakulása

A piacelemzés során a GVH fel kívánta tájni, hogy milyen jellemzők befolyásolták a forgalmazási rendszerek működését Magyarországon az elmúlt években.

A piacelemzéssel érintett időszakban megfigyelhető a szelektív rendszerek kiterjedésének szignifikáns csökkenése. Eltérő mértékben ugyan, de a legtöbb, Magyarországon vezérképviseltekkel rendelkező gépjárműmárka értékesítési hálózatát érintette e folyamat..

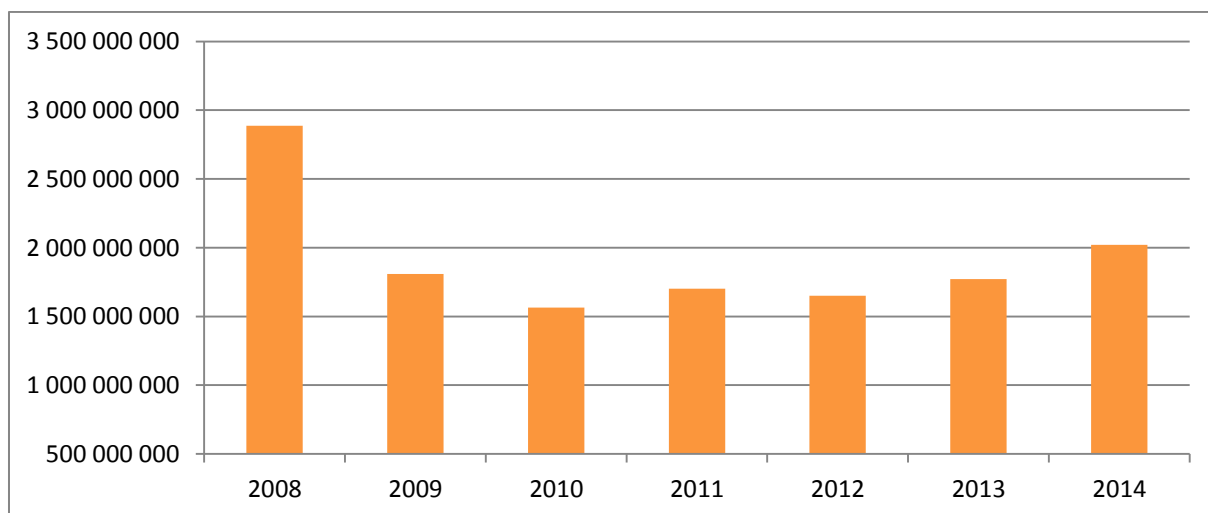
A kereslet visszaesése miatt számos márkakereskedő szembesült azzal, hogy a korábban tervezett, illetve a vezérképviselő felé vállalt értékesítési számokat nem tudta teljesíteni. Számos kereskedő számára jelentett komoly problémát a korábbi beruházásokra felvett hitelek törlesztésének költségessé válása. A fizetőképes kereslet visszaesése miatt pedig nem egy esetben súlyos cash-flow problémákkal szembesültek a márkakereskedők, így értékesítési tevékenységüket beszüntetni kényszerültek.

⁵² C-125/05. sz. ügy (VW - Audi Forhandlerforeningen, a Vulcan Silkeborg A/S megbízottja kontra Skandinavisk Motor Co. A/S.) ECLI:EU:C:2006:531. 40. pont.



8. ábra: A márkakereskedői hálózat tagjainak átlagos száma (az adatszolgáltatásban beérkezett válaszok alapján⁵³)

Amennyiben az értékesítési hálózatok méretének változását összevetjük az új gépjárművek értékesítésének volumenére vonatkozó adatokkal, kitűnik, hogy míg az értékesítési volumen csökkenése lényegében közvetlenül vezetett az értékesítést végző vállalkozások számának csökkenéséhez, addig az értékesítési trendek megváltozása (lassú növekedés) egyelőre nem vezetett az értékesítési hálózatok növekedéséhez. A jelenségre magyarázatot adhat, hogy a recesszió ellenére a piacon maradó, tőkeerősebb vállalkozások akár veszteségeket is vállalva folytatni tudták tevékenységüket, és a kereslet növekedése a szabad kapacitásaik kihasználásával kezelhető, így új szereplők piacra lépésének egyelőre kevés tere marad.



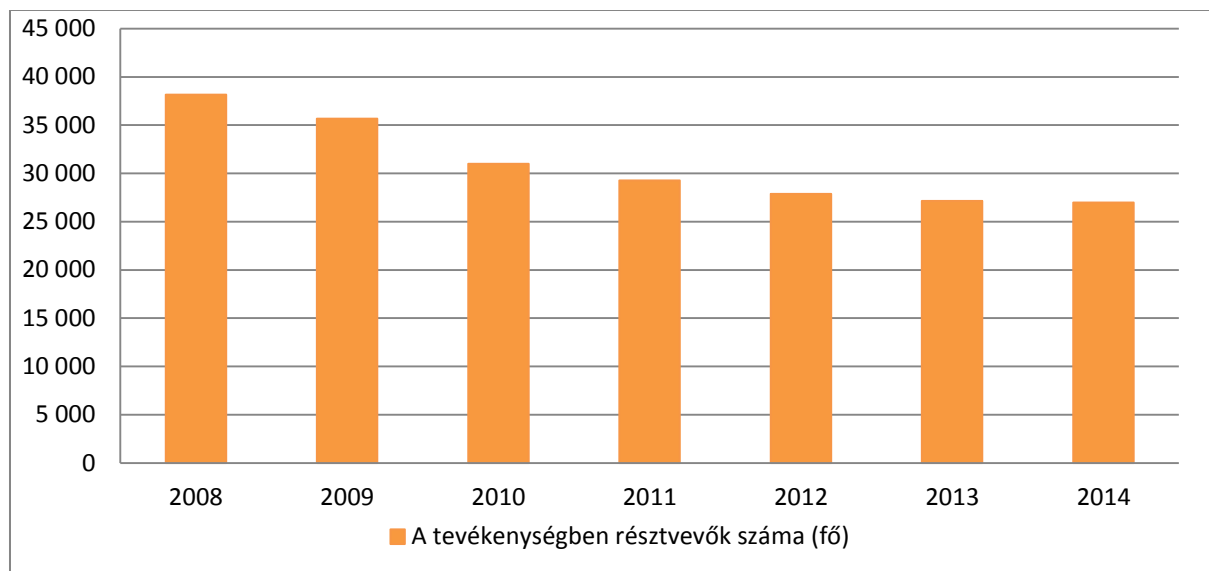
9. ábra: Gépjármű-kereskedelem nettó árbevétel (ezer forint) (2008-2014)⁵⁴

A piaci koncentráció növekedésére utalhat az is, hogy a gépjármű-kereskedelemben tevékenykedő munkavállalók száma a válság első éveiben többé-kevésbé közvetlenül követte

⁵³ 13 válaszadó (54,17%-os válaszadási arány mellett)

⁵⁴ KSH adatai alapján saját szerkesztés

a vállalkozások számának csökkenését, ez a piacelemzés megindítását közvetlenül megelőző időszakban már kevésbé volt jellemző. Azaz a piaci igényeket egyre kisebb számú gépjármű-kereskedő vállalkozás szolgálta ki, azonban az egy piaci szereplőre jutó munkavállalók száma emelkedésnek indult.



10. ábra: A gépjármű-kereskedelemben dolgozók száma (2008-2014)⁵⁵

3.2.1. A piaci versenyt érintő tényezők

A csoportmentességi szabályozás megváltozása érintette a forgalmazási szerződéseket, a forgalmazási rendszerek gyökeres átalakítására azonban a piacelemzés során beszerzett adatok nem utalnak. A GÉMOSZ szerint az új csoportmentességi szabályozók növelték a márkakereskedők „függő viszonyát”, illetve alkuerejüket csökkentették, abból következően, hogy számos, az 1400/2002/EK Rendeletben szereplő, a kereskedők érdekeit védő szabályozás kivezetésre került.⁵⁶

A beszerzett válaszok alapján Magyarországon általánosnak mondható, hogy a gépjármű kereskedők több márka forgalmazásával is foglalkoznak egyidejűleg, több forgalmazási szerződést is kötnek. A vezérképviseletek jellemzően úgy nyilatkoztak, hogy elenyésző azon márkakereskedők száma, amelyek csak egy márka képviselőt látják el. Több válaszadó viszont jelezte, hogy nem követi, márkakereskedő partnere értékesít-e más márkába tartozó gépjárművet.

Több piaci szereplő is úgy nyilatkozott, hogy versenyhátrányt okoz a kereskedők számára a gépjárművek szelektív rendszeren kívüli értékesítése. Ennek több válfaja is elképzelhető. Elsősorban céges vásárlások esetén előfordul, hogy új gépjárművet külföldön regisztrálnak, a hazai felhasználó pedig bérleti megállapodásán alapuló operatív lízing (tartós bérleti) konstrukciót vesz igénybe. Ezt a gyakorlatot erősíti a magyarországi ÁFA-kulcs magas (27%-

⁵⁵ KSH adatai alapján saját szerkesztés

⁵⁶ AL/119-19/2015. 3. kérdésre adott válasz

os) mértéke, amely a hazai kereskedők számára versenyhátrányt okozhat.⁵⁷ Több válaszadó szerint problémát jelent a jogszabályok megkerülésével működő, formálisan közvetítőként fellépő kereskedők által végzett értékesítési tevékenység, amelynek során a közterhek megfizetésének elmulasztásával az államot, illetve a szelektív rendszer megkerülésével a hazai kereskedőket is megkárosítják.

Az erre vonatkozó előírások lehetővé teszik, hogy az új gépjárművet a vevő ne személyesen, hanem közvetítő kereskedő útján vásárolja meg. Ebben az esetben a gépjármű kereskedő és a vevő közé egy további piaci szereplő ékelődik. A márkakereskedő köteles megbizonyosodni arról, hogy a közvetítő kereskedő érvényes, a végfelhasználó által előzőleg kiállított meghatalmazással rendelkezik az érintett jármű megvásárlására és/vagy elszállítására vonatkozóan.

Jogszerű formájában tehát egy tényleges vevő meghatalmazottjaként jár el a közvetítő kereskedő, azonban a válaszadók szerint gyakori, hogy e szereplők ténylegesen nem egy valódi vevő érdekében járnak el, hanem továbbértékesítési, a szelektív rendszer megkerülésére irányuló szándékkal alkalmazzák ezt a formát.

Azon vezérképviseltek, amelyek e problémával szembesülnek, többek között ellenőrzéssel, próbavásárlással törekednek arra, hogy a szelektív rendszeren kívüli forgalmazást visszaszorítsák.

Bár a piacelemzés alapvetően az új gépjárművek értékesítését vizsgálja, megállapítható, hogy az új gépjárművek piacára ugyancsak hathat a használt fiatal gépjárművek piaca felől érkező versenynyomás. Erre befolyást gyakorolnak a – magyar és nemzetközi – új- és használtautó piaci árak különbségén túl az új- és használtautó forgalomba helyezésével együtt járó adó- és adminisztrációs teherben meglévő különbségek.

A regisztrációs adóból származó többletköltség autonként akár több százezer forintot is kitehet, és minél fiatalabb a gépjármű, annál inkább – de a környezetvédelmi feltételek teljesítése függvényében degresszív módon – emelkedik. Ez nyilvánvalóan drágítja a fiatalabb autók importját és hozzájárul ahhoz, hogy a kereslet az idősebb használt gépjárművek irányába tolódott.

A használt gépjárművek forgalmazását többféle adminisztrációs külön teher is érinti. Így import esetén például a többletköltséggel járó származásellenőrzéssel szűrik a lopás miatt körözött autókat, illetve az esetek döntő részében műszaki vizsgálathoz is kötött a forgalomba helyezés. Az országon belüli tulajdonosváltásokat – az átírási illetéken, a törzskönyv és a forgalmi engedély lecserélésén túl – az eredetiségvizsgálati eljárási külön díja terheli meg, amely a motor térfogatához kötötten került megállapításra. Ennek költsége – a vizsgálat

⁵⁷ Az Európai Unió belül Magyarországon a legmagasabb az ÁFA. A többi tagállamban 17-25% között mozog. 17% a mértéke Luxemburgban, 18% Máltán, 19% Németországban, 20% többek között az Egyesült Királyságban és Franciaországban, 21% például Csehországban, Spanyolországban és Hollandiában, 22% Olaszországban, Szlovéniában, 23% például Lengyelországban, 24% Romániában, 25% Dániában.

tartalmával, de a műszaki vizsgák szokásos költségeivel összevetve is – magas szinten (megközelítőleg a GVH által feltárt kartellben kialakult ár szintjén) van.

A GVH a 2003-ban kartellezés miatt marasztalással lezárt versenyfelügyeleti eljárást⁵⁸ követően 2008-ban végzett elemzést az eredetiségvizsgálatot érintően⁵⁹, ami jelenleg a belföldi használtautó adásvételek esetén kötelező. Az eredetiségvizsgálat 1999. évi kötelezővé tételét megelőző években – a 90-es évek közepét követően – az autólopások száma meghaladta az évi 15 ezret, miközben ma már az autólopások a töredékére estek (2015-ben 2414⁶⁰, 2015-ben 1573⁶¹ eset). A rendelkezésre álló információk szerint utóbbi években ellopott autók nagyobb része 6-7 év alatti, míg a lopott autók több mint 70%-a alkatrész-felhasználási célból kerül szétbontásra. Ez utóbbi esetkörben nyilvánvalóan nem kerül sor a gépjármű átírására, így az eredetiségvizsgálat nem képes szűrni az e célból történő autólopásokat. 2016-ban ehhez képest több mint 470 ezer esetben került sor eredetiségvizsgálatra, aminek összköltsége meghaladta a 8,5 milliárd forintot⁶².

3.3. A forgalmazási rendszereket érő kihívások, a változás lehetséges irányai

A GVH jelenlegi ismeretei alapján nem várható az új gépjárművek értékesítési szerkezetének, jellegének átalakulása: a szelektív forgalmazási rendszer a gépjárművek értékesítésének uralkodó formája Magyarországon, illetve Európában. A piacelemzésben közreműködő vezérképviseltek jellemzően úgy nyilatkoztak, hogy a közeljövőben nem tervezik forgalmazási rendszerük átalakítását, a forgalmazás struktúrájának megváltoztatását. Azonban középtávon számos kihívás érheti a gépjárművek értékesítésének jelenleg ismert rendszerét.

Elterjedhet például az új gépjárművek online értékesítése. Bár a piacelemzésben közreműködő vállalkozások nyilatkozatai alapján jelenleg Magyarországon egyik gyártónál, illetve kereskedőnél sincs lehetőség új gépjármű online megvásárlására, az iparág foglalkozik e kérdéssel. A német versenyhatóság eljárást folytatott több vezérképvisellel szemben is, mivel olyan szerződéses kikötést alkalmaztak, amelyek – a versenyhatóság feltételezése szerint – akadályozhatták a kereskedőket abban, hogy gépjárműveket árösszehasonlító oldalakon keresztül hirdethessék. Az eljárásban jogsértés megállapítására nem került sor, mivel az érintett vezérképviseltek az aggályos szerződéses kikötéseket megváltoztatták.⁶³ Elképzelhető a gépjárművek értékesítésének alapvető szerkezeti megváltozása is, amelynek során az adásvételre épülő modellt egy bérlésen alapuló megoldás veheti át. Ennek keretében

⁵⁸ Vj-72/2002.

⁵⁹ Elérhető: <http://www.gvh.hu/data/cms996955/6715BA342318AB60.pdf>, (utoljára letöltve: 2017. 02. 16.)

⁶⁰ http://hvg.hu/cegauto/20160727_autolopas_toplista_rendorseg_2016 (utoljára letöltve: 2017. 02. 16.)

⁶¹ <http://mno.hu/belfold/milyen-esellyel-lopjak-el-a-kocsijat-1383160> (utoljára letöltve: 2017. 02. 16.)

⁶² <http://www.nyilvantarto.hu/hu/statisztikak> (ezen belül eredetiségvizsgálat) (utoljára letöltve: 2017. 02. 16.)

⁶³ A német versenyhatóság közleményét lásd az alábbi címen: http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/EN/Pressemitteilungen/2015/15_12_2015_Neuwagenportale.html (utoljára letöltve: 2016.november 24.)

a gépjárműveket szolgáltatásként, időszaki díjért adnák át a fogyasztóknak, amely konstrukció vegyítené több, ma is ismert jogi forma jellegzetességeit.

3.3.1. Piaci jelzések

A Gazdasági Versenyhivatal az új gépjárművek értékesítésével kapcsolatban kapott néhány piaci jelzést, elsősorban gépjármű-kereskedelemmel foglalkozó vállalkozásoktól. Ezen piaci jelzésekben az érintett vállalkozások különböző okokból kifogásolták adott vezérképviseltek magatartását, elsősorban azt sérelmezve, hogy az adott márka szelektív értékesítési hálózatából kikerültek.

Egy esetben egy gépjárművek értékesítésével foglalkozó vállalkozás – amely az érintett márka vonatkozásában nem volt márkakereskedő – viszonteladási céllal vásárolt új gépjárművet egy márkakereskedőtől. Első alkalommal, egy gépjármű megvásárlása tekintetében a márkakereskedő a vállalkozást kiszolgált; azonban a következő alkalommal már több gépjárművet kívánt a bejelentő vásárolni, amelynek kapcsán a megkeresett márkakereskedő kérte annak igazolását, hogy a gépjárműveket nem viszonteladási céllal szerzi be. Mivel ezt a bejelentő megtagadta, az adásvétel nem jött létre. A Gazdasági Versenyhivatal a konkrét esetben úgy ítélte meg, hogy a bejelentésben foglaltak versenyfelügyeleti eljárás megindítását nem alapozzák meg, mivel az új gépjárművek értékesítésére vonatkozó csoportmentességi szabályozás alapján ilyen magatartás tanúsítására egy szelektív rendszer tagjainak van lehetősége. A Gazdasági Versenyhivatal a bejelentőt tájékoztatta továbbá a szelektív rendszerekre vonatkozó jogszabályi háttérrel.

4. Gépjármű javítási piac

4.1. Az iparág jellemzői

A gépjármű javítási vagy szerviz piac a gépjármű forgalmazás szempontjából utópiacnak minősül, a személy- és kishaszongépjárművek javításával és karbantartásával kapcsolatos szolgáltatások és termékek piacaként határozható meg.

Ennek megfelelően a piac részét képezik a személy- és kishaszongépjárművek javításával kapcsolatos termékek és szolgáltatások. A piaci szereplők közül a klasszikus értelemben vett szervizek, javítóműhelyek, és az ezek számára az alkatrészekhez, műszaki információkhoz, diagnosztikai eszközökhöz és szervizinformációkhoz való hozzáférést biztosító vállalkozások találhatóak meg.

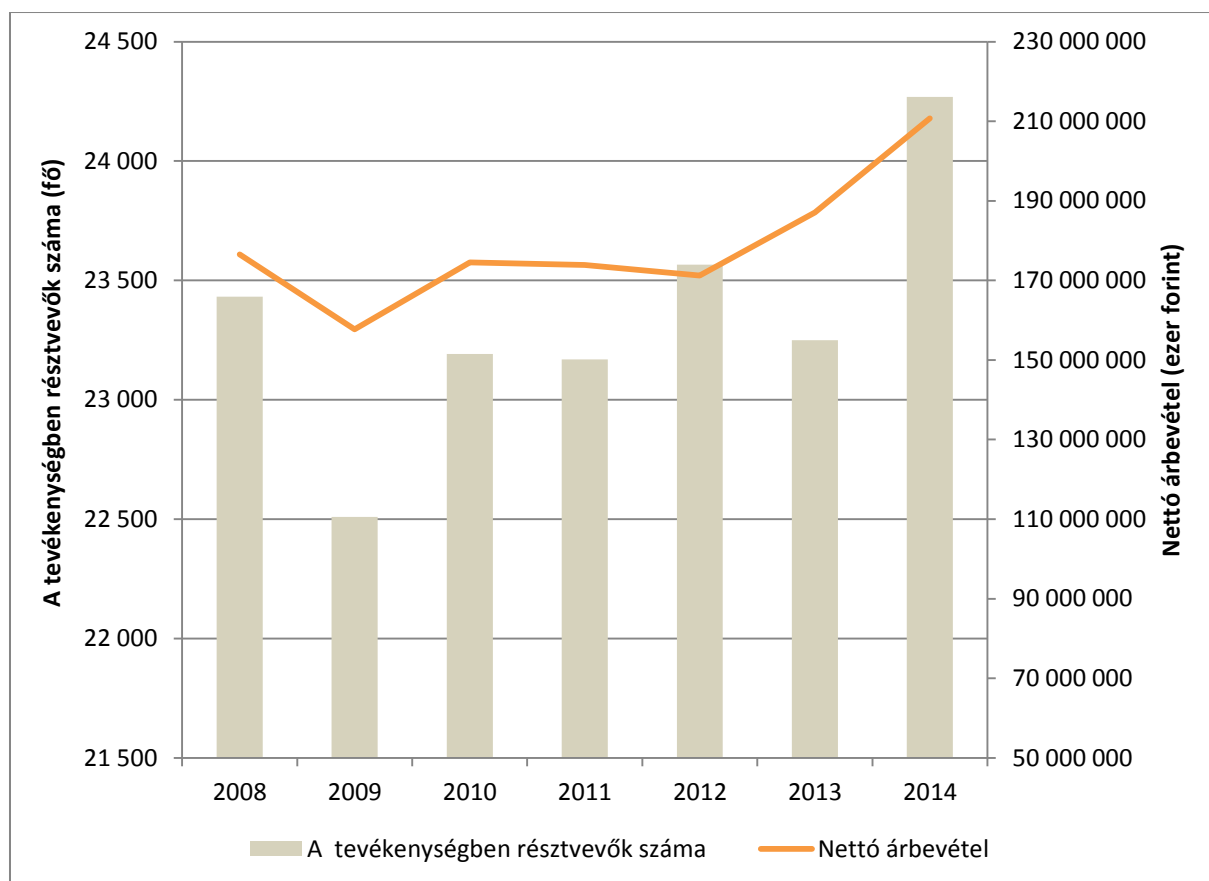
E fejezet elsőként a szerviz piac szereplőinek vizsgálatával foglalkozik, majd ezt követően az alkatrészekhez, szoftverekhez való hozzáférés kérdéseire fókuszál.

4.2. A piac szereplői

A gépjármű szerviz piac szereplőinek alapvetően két nagy csoportja különböztethető meg: a márkaszervizek és a független szervizek, mely utóbbiak körében nagy méretbeli különbségek

érhetőket. Ebbe a kategóriába tartoznak a független javítói hálózatok, valamint az egészen kisméretű magán szervizek is.

Az iparág általános helyzetével kapcsolatban rendelkezésre álló adatok szerint az elmúlt években – a 2008-as gazdasági válság kezdetétől – a szerviz tevékenységben résztvevők számában jelentős változás nem történt.



11. ábra: Gépjárműjavítás, -karbantartás gazdaságszerkezeti adatok⁶⁴

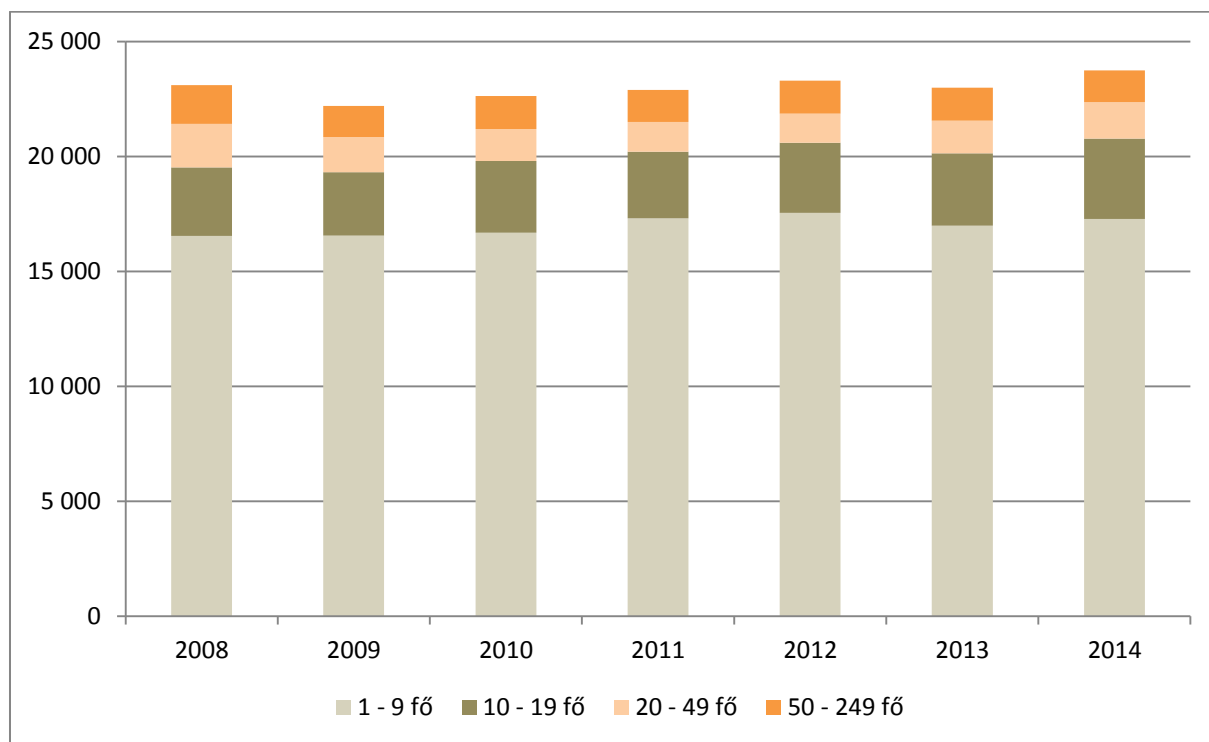
Az 11. ábra mutatja a szerviz tevékenységben résztvevők számát 2008-2014 között, éves bontásban. A számadatok alapján megállapítható, hogy kismértékű csökkenés, illetve növekedés váltakozása volt tapasztalható az elmúlt években.

A nettó árbevételre vonatkozó adatok ezzel szemben más tendenciát mutatnak. A fenti ábrán ugyanis az látható, hogy a 2008-as gazdasági válság hatására az iparág nettó árbevétele jelentős mértékben csökkent, majd a 2009-es mélypont után 2010-re újra a 2008-as szinten volt. 2010-2012 közötti stagnálást követően 2013-tól jelentősebb mértékű növekedés következett be, aminek folyományaként 2014-re 19,4%-kal növekedett az iparág árbevétele a 2008-as szinthez képest.

⁶⁴ KSH adatai alapján saját szerkesztés

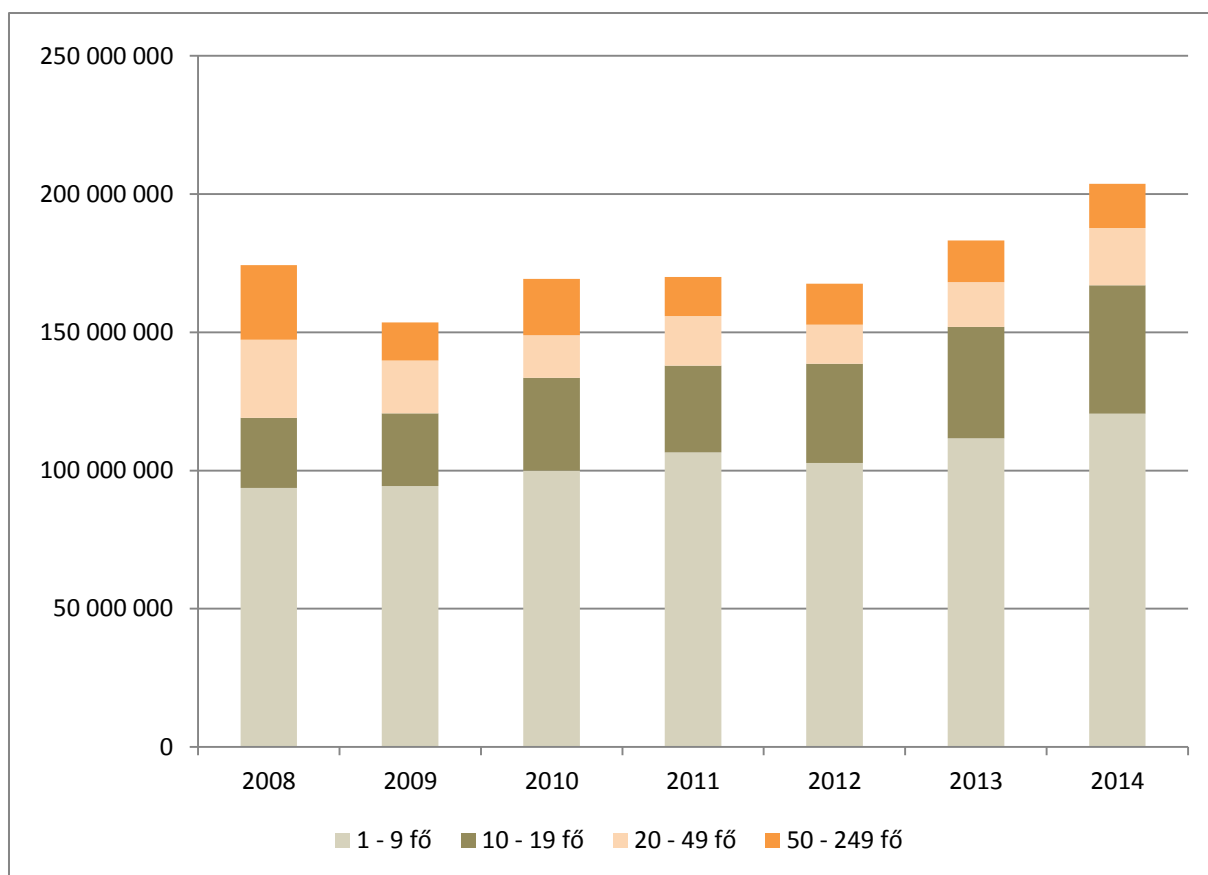
E változás azzal is összefüggésben állhat, hogy a gépjárműállomány előregedett, és a régebbi gépjárművek esetében több szervizelési, javítási munkát szükségessége merül fel.

Az ágazatban lezajlott változásokat jól szemlélteti a szervizek létszám szerinti megoszlásának változása, és taglétszám alapján az egyes szerviztípusok árbevételének alakulása.



12. ábra: A gépjárműjavításban, -karbantartásban résztvevők száma létszámkategóriánként (fő)⁶⁵

⁶⁵ KSH adatok alapján saját szerkesztés



13. ábra: Gépjárműjavítás, -karbantartás nettó árbevétele létszámkategóriánként (ezer forint)⁶⁶

*250 fő felett: adatvédelem miatt nem jeleníthető meg

A 12. és 13. ábra a szervezetek méret szerinti megoszlását szemlélteti. A 12. ábra azt mutatja meg, hogy milyen a szervezetek létszám szerinti megoszlása, míg a 13. ábra a nettó árbevétel megoszlását mutatja méretkategóriánként.

A fenti ábrák alapján megállapítható, hogy mind a javításban/karbantartásban részt vevők száma, mind pedig az árbevétel alapján a kisebb (1-9) fős vállalkozások alkotják a szervezetek túlnyomó többségét, és ebben jelentős változás 2008-2014. között nem következett be.

A piacon aktív szervezetek száma és a foglalkoztatott alkalmazottak száma fordított arányt mutat – azaz relatíve kevesebb nagy létszámú szerviz aktív a piacon, mint kisebb vállalkozás, bár nem tapasztalható jelentős különbség a 20-49 és az 50-249 alkalmazottat számláló szervezetek mennyiségét illetően.

Az árbevételi adatokkal kapcsolatban érdekes tendencia figyelhető meg: azzal együtt, hogy az iparág árbevétele 2012 után jelentős mértékben megnövekedett a 2008-as szinthez képest, a nagyobb taglétszámú vállalkozások száma és azok összesített nettó árbevétele is csökkent, míg a kisebb taglétszámú vállalkozások – így az 1-9 fős és 10-19 fős taglétszámú vállalkozások 2014-es összesített árbevétele jelentős mértékű növekedést mutat a 2008-as

⁶⁶ KSH adatok alapján saját szerkesztés

szinthez képest. Ezeknek a vállalkozásoknak az aggregált árbevétele egyébként visszaesést a válság mélypontján, 2009-ben sem mutatott, a jelentősebb visszaesés a nagyobb szervezeteket érintette.

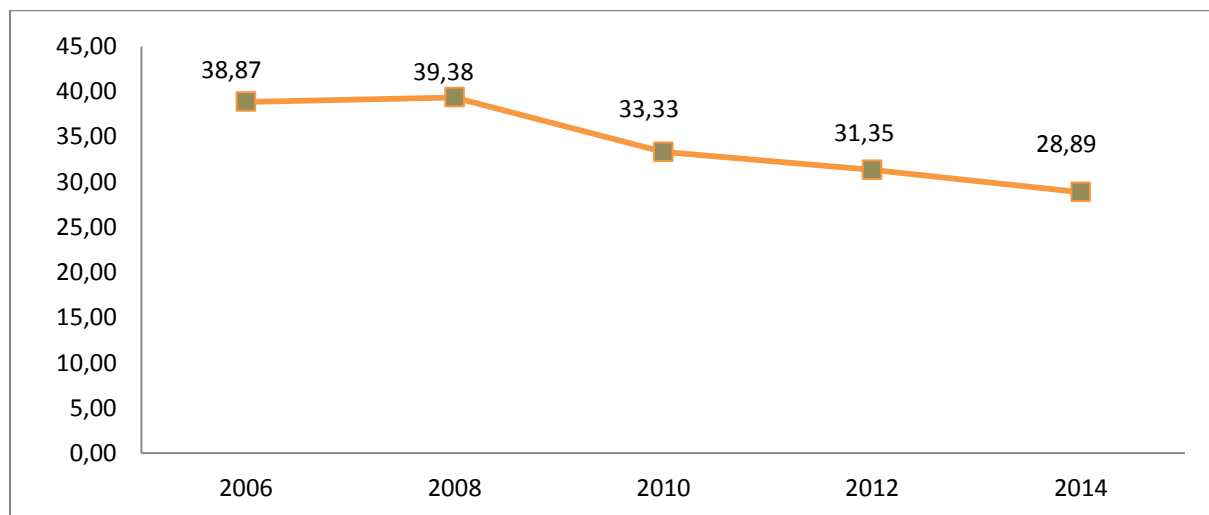
A piacelemzés során a Gazdasági Versenyhivatal kísérletet tett a márkaszervizek, független javítóhálózatok és az egyéb szereplők megoszlásának feltérképezésére. A beérkezett válaszok alacsony aránya miatt azonban ezekre vonatkozóan nem lehetett megbízható következtetéseket levonni.

A piacon aktív vállalkozások mellett meg kell még említeni a szakmai szervezetek tevékenységét, akik a vállalkozások társadalmi szervezeteiként fontos szerepet töltenek be a gépjármű szerviz piacon.

A gépjármű szerviz piac mint utópiac megfelelő működésének biztosításában fontos szerepet töltenek be azok a vállalkozások és társadalmi szervezeteik is, amelyek a gépjárművekkel kapcsolatos szakkönyvek, adatbázisok, szoftverek, diagnosztikai eszközök és egyéb járműipari termékek forgalmazásával foglalkoznak, hiszen tevékenységük szükségszerűen közvetlenül kapcsolódik a szervezetek működéséhez. Mindazonáltal a piacelemzés ezen alfejezete elsősorban a márkaszervizekre, a független javítói hálózatokra és a magánszervizekre fókuszál, a gépjárművekkel kapcsolatos szakkönyvek, adatbázisok, szoftverek, diagnosztikai eszközök és egyéb járműipari termékek forgalmazásával kapcsolatos piaci helyzet elemzésére a következő alfejezetben kerül sor.

4.2.1. Márkaszervizek

A márkaszervizek olyan szervezetek, melyek egy vagy több vezérképviselettel kötött márkaszervizi megállapodás alapján nyújtanak szervizszolgáltatást.



14. ábra: A márkaszerviz hálózat tagjainak átlagos száma a 2006-2014 közötti időszakban (az adatszolgáltatásban beérkezett válaszok átlaga)⁶⁷

⁶⁷ 13 válaszadó (54,17%-os válaszadási arány mellett)

A márkaszervizek száma a gazdasági válság óta csökkenő tendenciát mutat. Csökkent továbbá azon autótulajdonosok száma is, akik márkaszervizhez fordulnak nem garanciális javítások elvégzése végett.

A gazdasági válság a márkaszervizek piacát is érzékenyen érintette. Ez jelentős részben arra vezethető vissza, hogy a válság hatására az új autók értékesítése csökkent, amit a garanciális piac szűkülése is követett. A fogyasztók széles rétegei árérzékenyebbek lettek, számos esetben az olcsóbb szolgáltatásokat, így a független szervizhálózatokat, vagy a még olcsóbb (adott esetben a jogszabályok megkerülésével működő) magánszervizet, az autó saját maguk, vagy esetlegesen ismerőseik általi javítását részesítik előnyben.

A márkaszervizek számára kedvezőtlen, hogy a járművek életkorának előrehaladtával csökken a márkaszerviz látogatása iránti igény, a lojalitás kevésbé jellemző. Van olyan válaszadó márkaszerviz is, amelynek becslése szerint a gépjármű tíz éves korára a lojalitás kb. 10%-ra csökken, azaz az eredetileg márkaszervizben javított és karbantartott autókhoz csak 10%-át viszik tulajdonosaik márkaszervizbe az autó tíz éves korát követően.

A Bosch által végzett kutatás szerint viszonylag nehezen váltanak szervizt az autósok, de a válság hatására mégis elmozdulás figyelhető meg a kisebb, márkafüggetlen szervizek felé. A műhelyhez hűséges autósok több mint fele legalább öt éve a már bevált helyre viszi az autóját. Az autószerzők választásakor a szakértelem és a szolgáltatás gyorsasága a válaszadók számára fontosabb, mint a csereautó biztosítása, vagy a műhely közelsége. A várható költségek a választást meghatározó szempontok közül csak a harmadik helyen szerepeltek.⁶⁸

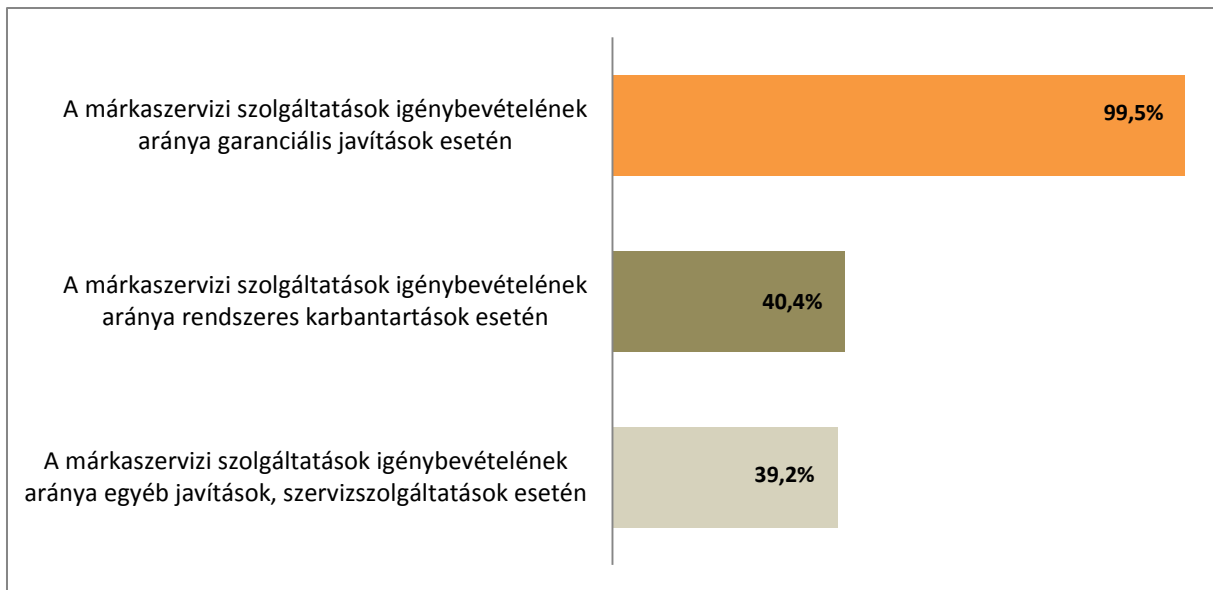
Jól szemlélteti a szervizpiaci versenyviszonyokat a javítási munkák esetében a márkaszervizek és független szervizek közti megoszlás. A piacelemzésben megkeresett vállalkozások egyetértenek abban, hogy a garanciális javításokat közel 100%-ban a márkaszervizekkel végeztetik el a tulajdonosok. Ennek nyilvánvaló oka, hogy a jótállási jogok fennmaradása jellemzően e feltételhez kötött, és a garanciális javítások költségeit a márkagazdák térítik meg a szervizeknek.

A rendszeres karbantartások esetén a beérkezett adatok átlaga alapján az autótulajdonosok 40,4%-a, míg egyéb javítások, szolgáltatások esetén az autótulajdonosok 39,2%-a fordul csak márkaszervizekhez.

Az eddigi megállapításokkal összhangban valószínűsíthetőek eltérések a márkaszervizhez fordulási hajlandóság tekintetében az autó életkora függvényében. A nem garanciális javítások elvégzése érdekében márkaszervizhez forduló autótulajdonosok jelentős részének gépjárműve feltehetően fiatalabb, a garancia lejártát csak rövid idővel lépte túl.

A márkaszervizi szolgáltatások igénybevételének arányát a 15. ábra szemlélteti:

⁶⁸ AL/119-65/2015.

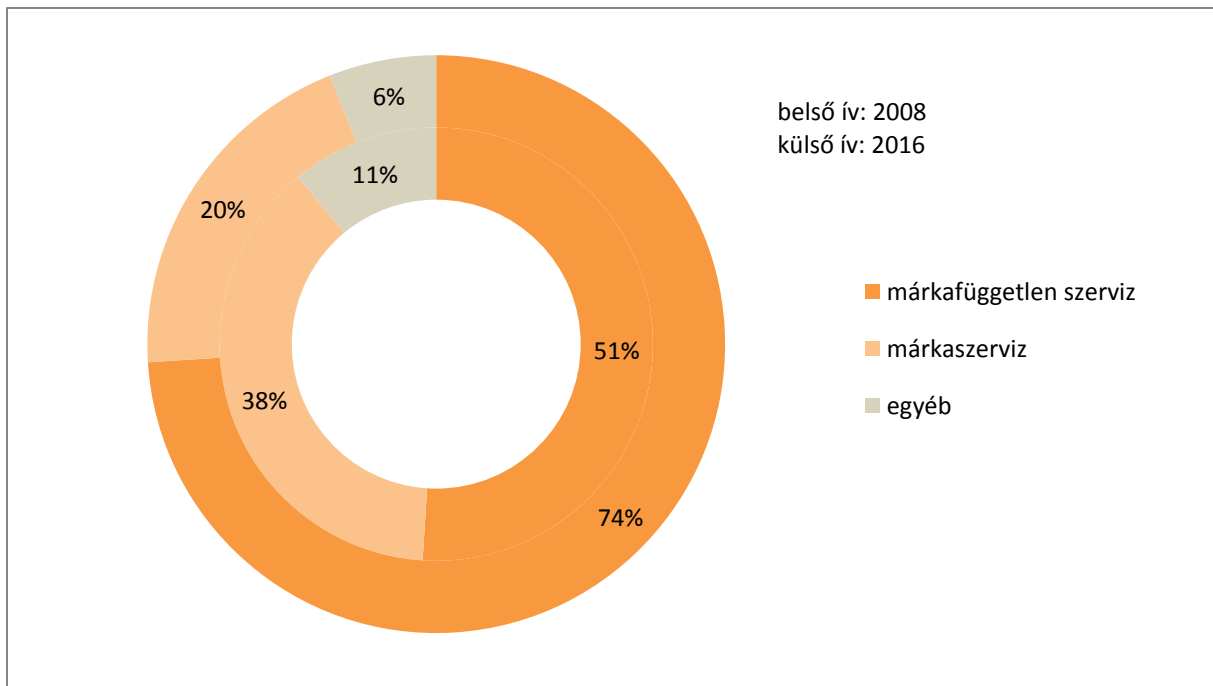


15. ábra: A márkaszervizi szolgáltatások igénybevételének aránya (Az adatszolgáltatásban beérkezett válaszok átlaga alapján)⁶⁹

A garancia átlagos időtartama a vezérfélgépek adatszolgáltatásai alapján 3,28 év, a megkérdezett vezérfélgépek esetén a garancia legalacsonyabb időtartama 2, míg legmagasabb időtartama 7 év volt. Vannak olyan vezérfélgépek, akik futásteljesítményt is meghatároznak a garancia tartamánál, ez esetben a garancia tartamát években határozzák meg, de a garanciát legfeljebb 100.000-200.000 km futásteljesítményig vállalják. Ez egyes vállalkozásoknál akár modellenként (gépjármű típusonként) eltérő lehet. Jellemzőbb azonban, hogy a garancia tartama kizárólag években kerül meghatározásra, mely esetekben futásteljesítménytől függő korlátozás nem érvényesül.

A 16. ábra azt szemlélteti, hogyan alakult a márkaszervizek és egyéb szerviztípusok igénybevétele 2008-ban és 2016-ban. Ebből is kitűnik a márkaszervizek piaci részesedésének visszaesése: míg 2008-ban az autótulajdonosok 38%-a javíttatta gépjárművét márkaszervizben, addig 2016-ban csak 20%-uk fordult márkaszervizhez a javítások elvégzése céljából.

⁶⁹ 13 válaszadó (54,17%-os válaszadási arány mellett)



16. ábra: Szervizelési szokások⁷⁰

A Bosch és a Medián közös felmérése szerint a trendet a hazai gépjárműpark öregedése is okozza. Az idősebb autót kevésbé viszik márkaszervizekbe: „a 20 éves kor feletti autót használók esetében a kisebb, márkafüggetlen műhelyt választók aránya már 81 százalék, ráadásul 15 százalékuk saját maga javítja a kocsiját. Az öt évnél fiatalabb járművek tulajdonosainak azonban már 64 százaléka javított márkaszervizekben, amelynek kicsit kevesebb, mint a fele a garanciális javítás.”⁷¹

4.2.2. Független szervizek

A független szervizek között jelentős különbségek lehetnek. A nagyobb szereplők, az ún. független javítói hálózatok mellett a legálisan működő magán-szervizek is ebbe a kategóriába tartoznak. A méretbeli különbségeken kívül a felhasznált alkatrészek, alkalmazott szoftverek tekintetében is tetten érhetőek különbségek.

A 16. ábra is szemlélteti, hogy a válság nyertesei a márkafüggetlen szervizek voltak: míg 2008-ban az autótulajdonosok 51%-a fordult független szervizekhez, addig 2016-ban 74%-uk vette igénybe a független szervizek szolgáltatásait.

A független szervizek igénybevételének növekedése valószínűsíthetően összefüggésben állhat a válság hatására megnövekedett árérzékenységgel az ügyfelek részéről, illetve a gépkocsiállomány előregedésével is. Ahogy az az előző fejezetben már tárgyalásra került, az

⁷⁰ Bosch adatai alapján saját szerkesztés

⁷¹ Bosch Media Service Hungary: Magyarországon az autószerelés bizalmi szolgáltatás. http://www.boschmediaservice.hu/sajtokozlemenye/Bosch_autohasznalati_kutatas_autoszerelés_2016_augusztus_HUN (Utoljára letöltve: 2016. december 7.)

autó életkorával fordítottan arányos annak valószínűsége, hogy a gépjárművet tulajdonosa márkaszervizben fogja javíttatni.

A márkaszervizekhez képest a független szervizek árelőnyre tudnak szert tenni, többek között azáltal is, hogy a márkaszervizekkel ellentétben nincsenek kötelezve az eredeti gyári alkatrészek felhasználására. Az utángyártott alkatrészek beépítésével kapcsolatban a garanciális javítások, vagy a garancia fennállta alatt elvégzett nem garanciális javítások esetén felmerülhet a garancia gyártó részéről történő jogszerű megtagadása, amennyiben nem a gyárral egyező minőségű alkatrész került beépítésre, ám – ahogy az az előző pontban tárgyalásra került – a garanciális javításokat szinte teljes egészében márkaszervizek végzik.

A független szervizek a legnagyobb versenynyomást – a márkaszervizekhez hasonlóan – a jogszabályok megkerülésével működő piaci szereplők részéről tapasztalják. A szervizek véleménye alapján ezek a javítóműhelyek az adóelkerülés, különösképpen az ÁFA megfizetésének elmulasztása, a bizonytalan eredetű (utángyártott, illetve bontott) alkatrészek és szerszámok felhasználása, stb. által olyan árelőnyre tudnak szert tenni, melynek következtében az autótulajdonosok vállalják a gyakran rossz minőségű alkatrész beépítése, a szakértelem hiánya, vagy például a rossz minőségű motorolaj használata miatt jelentkező minőségi, vagy akár közlekedésbiztonsági kockázatokat is. Ugyanakkor nem elhanyagolható tényező, hogy a szakmai szempontból legálisan működő szervizek valószínűleg maguk is végeznek számla nélküli javítást, aminek piactorzító hatása hasonló, mint a szakmai vagy adóhatósági bejelentés nélküli javítási tevékenységnek.

4.2.3. A jogszabályok megkerülésével működő szereplők

A jogszabályok megkerülésével működő szereplők speciális, a piacon gyakran előforduló formája a legkisebb, feketén működő magán javítóműhely („sufni” műhely), de nem ez az egyetlen olyan terület, ahol a fekete- és szürkegazdaság szerepet kaphat a piacon: alkatrészek értékesítése kapcsán is felmerülhet az illegalitás problémája.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (továbbiakban: NAV) kiemelt figyelmet fordít az illegális javítóműhelyek, szervizek és a gépjárműalkatrész feketekereskedelem visszaszorítására.⁷² A NAV-hoz a témakört érintő több közérdekű bejelentés is érkezett, amelyek jellemzően adóhatósági bejelentés nélküli tevékenységre hívják fel a figyelmet, melyek az esetek többségében magánházaknál és udvarokon végzett tevékenységre irányulnak. A NAV azt is rendszeresen ellenőrzi, hogy az egyébként legálisan működő javítóműhelyek bevételeikről adnak-e számlát vagy nyugtát, bejelentik-e alkalmazottaikat.⁷³

2017. január 1-jétől a szervizek és az alkatrész kereskedők online pénztárgép használatra kötelezettek, ami hozzájárulhat a piac kifelhárításához.⁷⁴

⁷² AL/119-22/2015. NAV tájékoztatás

⁷³ AL/119-22/2015.

⁷⁴ 9/2016. (III. 25.) NGM rendelet a pénztárgépek műszaki követelményeiről, a nyugtakibocsátásra szolgáló pénztárgépek forgalmazásáról, használatáról és szervizeléséről, valamint a pénztárgéppel rögzített adatok adóhatóság felé történő szolgáltatásáról szóló 48/2013. (XI. 15.) NGM rendelet módosításáról

A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény a NAV hatáskörébe utalja például a szerzői vagy szerzői joghoz kapcsolódó jogok megsértése, illetve az iparjogvédelmi jogok megsértése kapcsán a nyomozás lefolytatását. Ennek megfelelően, egy NAV ellenőrzés az adójogszabályok betartásának vizsgálata mellett érintheti a javítóműhelyekben alkalmazott alkatrészeket, szerszámokat, illetve szoftvereket is.

A GÉMOSZ szerint a válság egyértelmű nyertesei a jogszabályok megkerülésével működő javítók, alkatrész kereskedők. A GÉMOSZ nyilatkozata szerint a független javítók és a márkaszervizek „közösén kerültek a vesztes oldalra” velük szemben. A GÉMOSZ arra is felhívja a figyelmet, hogy egyes, külföldi szakértők által is megerősített felmérések alapján a javítások, az alkatrész kereskedelem közel 60%-a a jogszabályok megkerülésével működő szereplőknél történik. A GÉMOSZ szerint emiatt a márkaszervizek és a független szervizek száma is hasonló mértékben (közel 50%-kal) csökkent az elmúlt 5-6 év során.⁷⁵

4.3. Alkatrészekhez, szoftverekhez való hozzáférés, problémák

A műszaki információkat a legtöbb vezérképviselő honlapján, vagy más, online elérhető adatbázison keresztül teszi hozzáférhetővé fizetés ellenében (bár előfordulhat az is, hogy bizonyos tartalmakat ingyenesen bocsátanak rendelkezésre), az alkatrészek beszerzése pedig közvetlenül az importőrtől, a márkaképviselőtől vagy a márkaszerviz hálózaton keresztül biztosított, a csoportmentességi szabályoknak megfelelően.⁷⁶ A legtöbb vezérképviselő mindazonáltal felhívja arra a figyelmet, hogy a független szervizek ritkán vásárolnak közvetlenül a gyártótól a javításhoz szükséges alkatrészeket, általánosabbnak tekinthető az utángyártott alkatrészek beépítése.

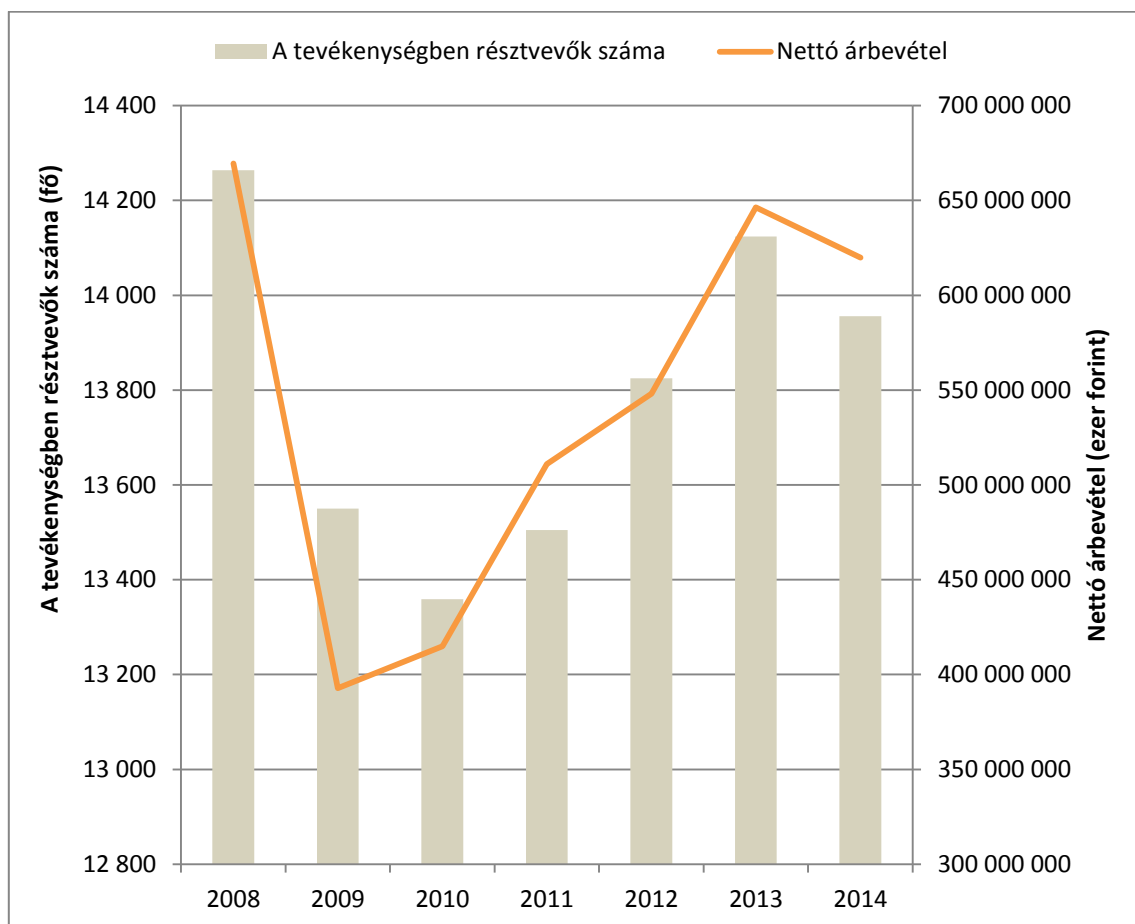
Magyarországon a válaszó vezérképviselők jelentős része a vele szerződött márkaképviselőken keresztül értékesíti az autóalkatrészeket is. Gyakorlatilag az összes, a válaszó vállalkozások által forgalmazott autóalkatrész vonatkozásában lehetséges annak a szerződött márkaszervizeken keresztül történő beszerzése (ezt a csoportmentességi szabályok is biztosítják). A szerződött márkaszervizek részére a gyártó/importőr különböző többletszolgáltatásokat (például 24 órás alkatrész kiszállítást, oktatást és egyéb szolgáltatásokat) biztosíthat az együttműködés keretében.

Az utángyártott alkatrész beépítésével kapcsolatban elmondható, hogy kedvezőbb áruk miatt a független szervizek jellemzően ezeket preferálják. A márkaszervizek esetében a legtöbb vezérképviselő megköveteli a márkaszerviz-hálózatától az eredeti alkatrészek beépítését. A márkaszervizek, amennyiben eredetivel egyező minőségű utángyártott alkatrészt kívánnak beépíteni, kötelesek erről az ügyfelet írásban tájékoztatni, illetve csak az ügyfél kifejezett kérésére kerülhet sor gyárral nem egyező minőségű alkatrészek beépítésére. A garanciális javítások során csak a gyári alkatrészek kerülhetnek beépítésre.

⁷⁵ AL/119-19/2015. 8. kérdésre adott válasz

⁷⁶ 461/2010/EU Rendelet 5. cikke

A gépjárműalkatrész-kereskedelem gazdaságszerkezeti adatok szerint történő vizsgálata alapján megállapítható, hogy a tevékenységben részt vevők számában (összességében) nem történtek komolyabb változások 2008-2014 között. A nettó árbevétel tekintetében a szervizpiachoz hasonló tendencia azonosítható: 2009-ben a nettó árbevételben jelentős visszaesés volt tapasztalható, mely aztán fokozatos növekedést követően 2013-ban visszaállt körülbelül a válság előtti szintre. A folyamatokat a 17. ábra szemlélteti:



17. ábra: Gépjárműalkatrész-kereskedelem gazdaságszerkezeti adatok (2008-2014)⁷⁷

A Járműipari Forgalmazók Szellemi Tulajdon-védelmi Szakmai Egyesülete (továbbiakban: JAF) tagjai gépjárművekkel kapcsolatos szakkönyvek, adatbázisok, szoftverek, diagnosztikai eszközök és egyéb járműipari termékek forgalmazásával foglalkoznak. A JAF tapasztalata szerint ma Magyarországon a szellemi alkotások tekintetében elkövetett jogsértések (amelyek különösen az illegális terjesztésben és felhasználásban nyilvánulnak meg) olyan méreteket öltöttek, amelyek már a forgalmazók, kiadók életben maradását veszélyeztetik.

A JAF tapasztalatai szerint minden hivatalos márkaképviselőt biztosítja a honlapján vagy más online felületen, illetve adathordozón a műszaki információkhoz való hozzáférést a független

⁷⁷ KSH adatai alapján saját szerkesztés

szervizeknek ugyanolyan feltételek mellett, mint a saját márkaszerviz hálózatának. Ezek az információk elérhetőek a JAF honlapján is.

A márkaképviseletek által biztosított információkon túl a független szervizek számára elérhetőek további OEM⁷⁸ műszaki adatbázisok is, melyeket független adatbázis forgalmazók biztosítanak. Ezen adatbázisok ára lényegesen alacsonyabb, mint a márkaképviseletek által biztosított műszaki információk használatának díjai, és tartalmazzák a jelenleg futó összes gépjárműtípust. A JAF tapasztalatai alapján a független szervizeknek csak egy kis hányada él a fenti lehetőségekkel, és még mindig jelentős számú műhely szerzi be a műszaki információkat, diagnosztikai eszközöket illegálisan, mellyel jogtalan előnyt szereznek a jogkövető szervizekkel szemben.⁷⁹

A GÉMOSZ álláspontja a JAF nyilatkozataival egybehangzó abban a tekintetben, hogy a vezérképviseletek törekednek biztosítani a márkaszervizi hálózatukhoz nem csatlakozott javítóműhelyek számára azt, hogy a szervizszolgáltatások nyújtásához szükséges pótalkatrészekhez, illetve műszaki információkhoz hozzáférjenek; szándékuk a jogszabályok betartására irányul, a vonatkozó elvárások figyelembevételével. Tapasztalataik szerint azonban ritka, hogy a független szektor megkereséssel él a vezérképviseletek irányába, a szükséges információkat feltételezhetően inkább nem legális forrásból próbálják beszerezni, vagy ilyen információk beszerzését teljes mértékben elmulasztják. A pótalkatrészek beszerzése a márkakereskedői hálózatokon keresztül (is) biztosított. Általános tapasztalataik szerint az alkatrészeket kisebb részben a márkakereskedői hálózatokból, nagyobb részben az utángyártott alkatrészek forgalmazására szakosodott nagy- és kiskereskedelmi partnerektől, bontókból szerzik be a szervizek. A javításhoz szükséges diagnosztikai eszközöket és egyéb berendezéseket, illetve információkat jellemzően az erre szakosodott, szintén független piaci szereplőktől, kisebb részben internetes forrásból szerzik be.⁸⁰

A válaszadók problémaként jelezték a piacon a szellemi alkotáshoz fűződő jogok megsértését. A JAF tapasztalatai szerint egy hatékonyabb, rendszeres szakmai ellenőrzésre lenne szükség a gépjárműjavító- és fenntartó piacon. A legfőbb probléma ebből a szempontból a hamis, illetve illegális szoftverek, diagnosztikai eszközök, bizonytalan forrásból származó gépjárműalkatrészek felhasználásával történő jogtalan piaci előny szerzése.

A JAF komoly problémának látja továbbá, hogy a független autójavítók szakmai továbbképzése gyakorlatilag semmilyen formában nem valósul meg. Mindazonáltal az egyik legkomolyabb problémát álláspontjuk szerint az interneten előforduló jogsértések (hamis, illegális termékek árusítása) jelentik.⁸¹

⁷⁸ OEM = Original Equipment Manufacturer, eredeti felszerelés gyártó, tehát az eredetiberendezés-gyártók által forgalmazott műszaki adatbázisok.

⁷⁹ AL/119-112/2015. 4. kérdésre adott válasz

⁸⁰ AL/119-19/2015. 9. kérdésre adott válasz

⁸¹ AL/119-112/2015. 9. kérdésre adott válasz

5. Gépjármű biztosítási piac

5.1. Gépjármű-biztosítási piac általános jellemzői

A gépjármű-forgalmazási és - javítási szolgáltatásokhoz kapcsolódóan a jelen piacelemzés kiterjedt a gépjármű-biztosítási piac (kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, casco) vizsgálatára is.

A gépjármű-biztosítások számos ponton kapcsolódnak a gépjármű-forgalmazási- és javítási szolgáltatások piacához: a biztosítóknak alkuszaikon keresztül közvetett kapcsolatuk van az új autó értékesítőkkal, valamint a kárrendezések kapcsán közvetlen kapcsolatuk van a szervizpiaccal.

A gépjármű-biztosítási piac alakulására meghatározó befolyással bír a gépjármű értékesítés dinamikája (a forgalomban lévő új és használt gépjárművek száma), ehhez kapcsolódóan a finanszírozási piac helyzete és a káralakulás (balesetek száma, összetétele). A gépjármű-biztosítások értékesítésében meghatározó szerepet játszanak a forgalmazók érdekeltségébe tartozó biztosítási alkuszok. A gépjárművek üzemeltetése során bekövetkezett károk javításával, és azok gépjármű biztosítások terhére történő megtérítésével, elszámolásával kapcsolatban merül fel a gépjármű javítási szolgáltatások érintettsége.

Az egyes piacok közötti kapcsolódási pontokat szemléletesen az alábbi ábra mutatja.



Az alábbiakban a gépjármű-biztosítási piacok működésének fő jellemzői, a gépjármű-javítási szolgáltatások piacával való kapcsolódási pontok és az ezzel összefüggésben felmerülő versenyjogi vetületek kerülnek bemutatásra.

A gépjármű-biztosítások azon biztosítási fajták csoportja, amelyek a gépjárműben, valamint a gépjárművek használatával kapcsolatban keletkezett károkra nyújtanak biztosítási fedezetet.

5.1.1. Termékek

A gépjármű-biztosítási termékek körét alapvetően a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási (a továbbiakban: KGFB), valamint a casco termékek alkotják. E két termék alapvetően eltér egymástól a termékek jellege, tulajdonságai, funkciója tekintetében.

Ahogy az már a jogszabályi háttér c. fejezetben ismertetésre került, a KGFB felelősségbiztosítás, amely alapján a gépjármű üzemeltetése során másnak okozott károkat fedezi a biztosító, a casco pedig a saját gépjárművet védő vagyonszámítás, amely a gépjárműben keletkezett, szerződésben meghatározott károk bekövetkezése esetén nyújt fedezetet.

5.1.2. Piaci- és versenyviszonyok

5.1.2.1. Piacméret

A biztosítási piac méretének vizsgálata szempontjából a legáltalánosabb mutatószám a biztosítási díjbevétel, ami a biztosítási szolgáltatásból származó bevételt jelöli.

A 2010-2013 közötti időszakban a gépjármű-biztosítási termékekből (KGFB, casco) származó díjbevétel csökkenő tendenciát mutatott, 2014-től azonban növekedés tapasztalható. Ugyanez volt megfigyelhető a biztosítási piac egészén is. A gépjármű-biztosításokból származó díjbevétel a nem-élet üzletág díjbevételének hozzávetőlegesen 40-50 %-át teszi ki.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A biztosítótársaságok piaca	831,2	802,5	748,1	790,1	822,4	820,6
Nem életbiztosítási ág (biztosítótársaságok)	387,0	362,0	348,7	356,3	368,2	396,7
Gépjármű-biztosítások	193,4	156,5	139,4	136,5	144,3	163,5
Gépjármű-biztosítás/ biztosítótársaságok teljes piaca	23,3%	19,5%	18,6%	17,3%	17,5%	19,9%
Gépjármű-biztosítás/nem-élet ág (biztosítótársaságok)	50,0%	43,2%	40,0%	38,3%	39,2%	41,2%

Forrás: MNB⁸²

3. táblázat A biztosítótársaságok⁸³ díjbevétele a teljes biztosítási piacon – nem élet üzletág – gépjármű-biztosítás (mrd Ft)

Az elmúlt hat évben a KGFB és a casco piac fő mutatói az alábbiak szerint alakultak.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Szerződésszám (e db)	KGFB	3950,9	3883,4	3927,9	4130,4	4245,5	4450,6
	Casco	804,7	821,5	778,4	767,9	771,0	791,9
Díjbevétel (mrd Ft)	KGFB	112,1	85,8	74,9	74,9	81,9	96,3
	Casco	81,3	70,8	64,5	61,7	62,3	67,2
Kár- és szolgáltatás kifizetések (mrd Ft)	KGFB	67,7	61,8	58,2	61,7	60,8	65,2
	Casco	53,0	48,5	40,3	38,3	35,9	37,5
Díjbevétel / kárkifizetés (%)	KGFB	60,4	72,0	77,7	82,4	74,2	67,8
	Casco	65,2	68,5	62,5	62,1	57,6	55,8

Forrás: MNB⁸⁴

4. táblázat A gépjármű-biztosítási (KGFB, casco) piac fő mutatói⁸⁵

A KGFB szerződések száma az elmúlt öt évben kis mértékben növekvő tendenciát mutatott, a casco termék esetében 2011-től kezdődően csökkent a szerződések száma. A két termék

⁸² Az MNB által felügyelt szektorok adatainak idősorai - Biztosítási szektor <https://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/biztositoi-idosorok>, letöltve: 2016. április 20.

⁸³ A táblázat nem tartalmazza a biztosító egyesületek (pl.: a KÖBE) adatait

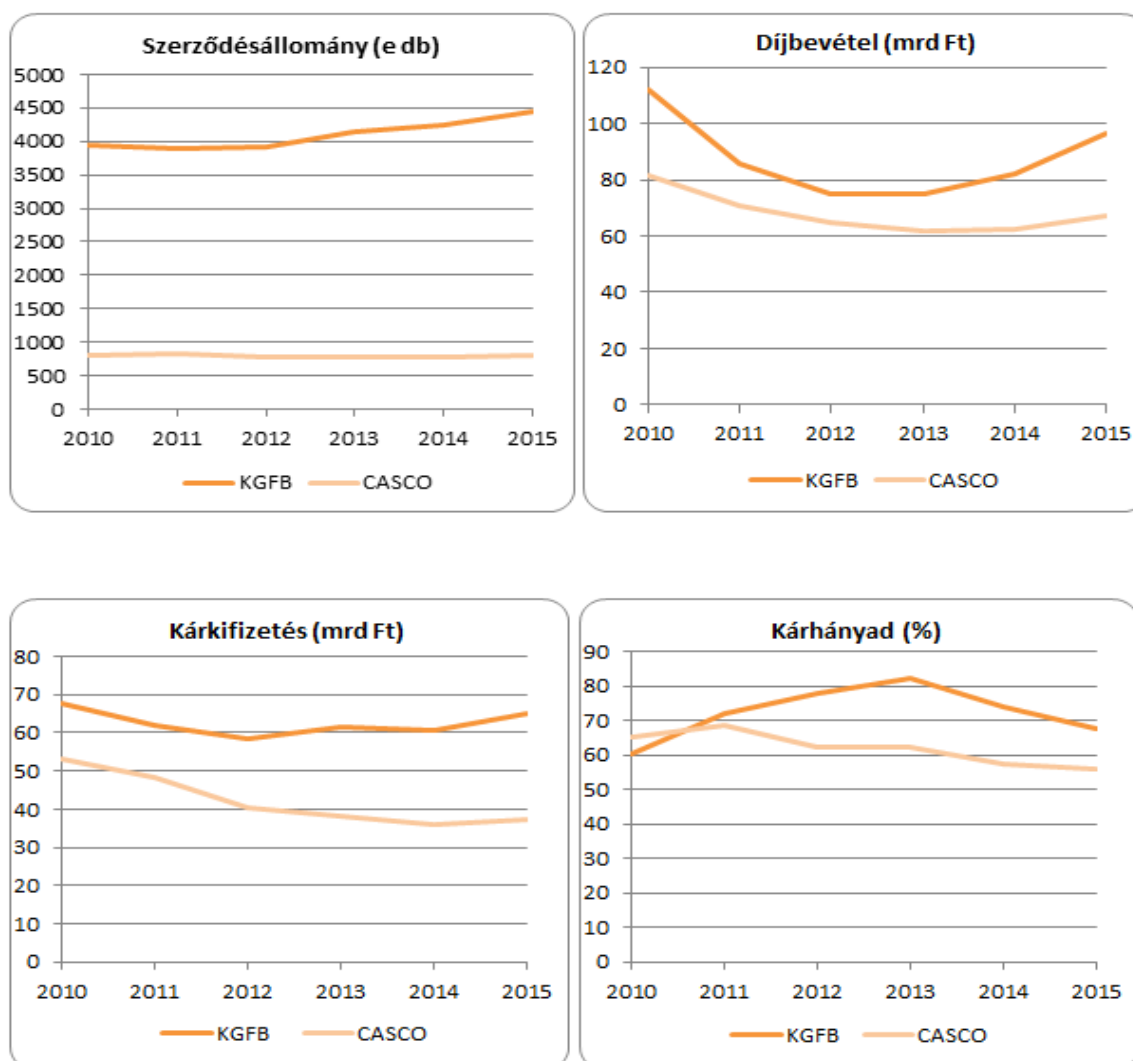
⁸⁴ Uo.

⁸⁵ A táblázat nem tartalmazza a biztosító egyesületek (pl.:KÖBE) adatait

igénybevételét, elterjedtségét alapvetően befolyásolja, hogy míg a KGFB termék esetében biztosítási kötelezettség áll fenn, a casco termék igénybevétele opcionális.

A termékekből származó díjbevétel 2013-ig, az évről-évre kampány jelleggel megvalósított díjcsökkenés következtében átlagosan évi 10%-kal csökkent, 2014-től kezdődően, részben feltehetőleg a kampányidőszak eltörlésének köszönhetően a trend megfordulni látszik, a díjbevétel növekedést mutat.

A biztosítók véleménye alapján a közlekedési szabálysértésekkel, bűncselekményekkel kapcsolatos egyre szigorodó jogszabályi előírások következtében az elmúlt években a kár- és szolgáltatás kifizetésekre fordított összeg csökkent. A kárkifizetés azonban kisebb ütemben csökkent, mint ahogy a díjbevétel csökkent, melyből adódóan a díjbevétel és a kárkifizetés aránya (kárhányad) növekedett a KGFB esetén 2013-ig, míg a Casco esetében 2011-ig, az utóbbi években viszont megfordult ez a tendencia.



Forrás: MNB

18. ábra A gépjármű-biztosítási (KGFB, casco) piac fő mutatói

5.1.2.2. Piaci szereplők köre

A gépjármű-biztosítási piacon a biztosítók (ideértve harmadik országbeli, illetve más tagállamban székhellyel rendelkező biztosítók fióktelepeit) és a kölcsönös biztosító egyesületek mellett fontos szerepet játszanak a biztosításközvetítők (függő / független biztosításközvetítő, többes ügynök, alkusz), valamint a biztosítási szektor érdekképviselőjét ellátó MABISZ.

A MABISZ szerepe sokrétű. A szektor érdekképviselője mellett a KGFB tv. 56. §-a alapján a MABISZ látja el a Nemzeti Iroda – ezen belül a Kártalanítási Szervezet, az Információs Központ – feladatait, a Kártalanítási Számla kezelését, továbbá a Kártalanítási Alap kezelését. A MABISZ e feladatait az e körbe nem tartozó feladataitól elkülönített módon látja el. Erre a célra a MABISZ elkülönített szervezeti egységet (a továbbiakban: ESZE) hozott létre.⁸⁶ Ezen túlmenően a Szövetség működteti a Magyar Zöldkártya Irodát.⁸⁷ A KGFB terméket illetően a MABISZ a honlapján közzéteszi a biztosítók díjtarifáit.⁸⁸ A MABISZ Gépjárműbiztosítási Tagozata a gépjármű-biztosítási üzletággal foglalkozó tagok tevékenységét fogja össze.

5.1.2.3. KGFB termék

A KGFB tv. 57. § (3) bekezdése alapján a KGFB terméket kínáló biztosítóknak minden év január 15-ig a MABISZ részére jelentési kötelezettsége áll fenn az e termékből származó előző évi díjbevételekre vonatkozóan. A MABISZ által vezetett statisztikák alapján az elmúlt években a KGFB termék vonatkozásában a piaci szereplők száma – egy kivétellel⁸⁹ – nem változott; a piac jelentősebb szereplői közé az Allianz, a K&H, az Uniqa, a Generali, az Aegon és a Wáberer tartozott. Az öt legjelentősebb szereplő a piac több mint 60 %-át fedte le.

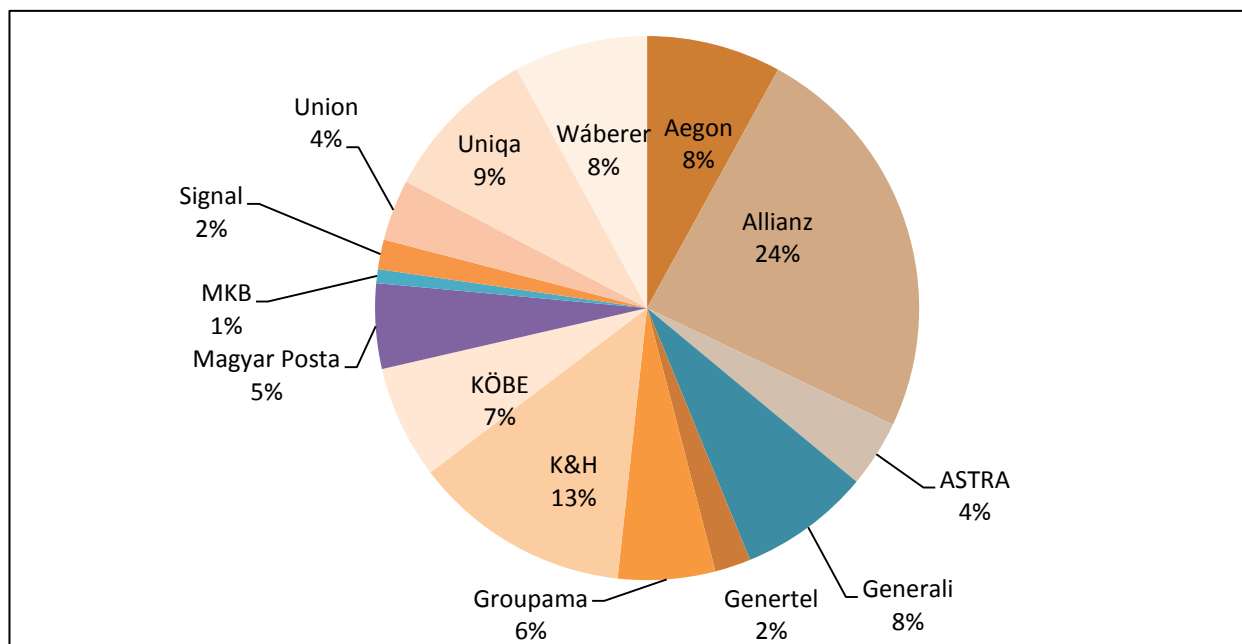
A 2014. évre vonatkozóan 10 % fölötti részesedéssel az Allianz és a K&H, míg 10 % körüli részesedéssel az Uniqa, az Aegon, a Generali és a Wáberer rendelkezett.

⁸⁶2013. december 31-ig MABISZ GKI, Gépjármű Kárrendezési Iroda

⁸⁷ *zöldkártya*: a zöldkártyarendszer országaiban elfogadott, egységes szabványnak megfelelő nemzetközi gépjármű-felelősségbiztosítási igazolvány (kártya), amelyet a nemzeti iroda nevében a biztosítási szerződésnek megfelelően a biztosítók állítanak ki az üzemben tartó számára, a meglátogatott országban megkövetelt gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet meglétének igazolására.

⁸⁸ Forrás: <http://www.mabisz.hu/hu/kgfb-dijtarifak.html> (utoljára letöltve: 2016.november 24.)

⁸⁹A román pénzügyi felügyelet 2015. augusztus 31-én visszavonta a romániai Astra S.A. Biztosító működési engedélyét, és kezdeményezte a cég felszámolását



Forrás: MABISZ

19. ábra A biztosítók piaci részesedése a KGFB díjbevétel alapján (2014)

5.1.2.4. CASCO termék

A casco terméket illetően az egyes piaci szereplők piaci részesedésére, illetve azok időbeli alakulására vonatkozó publikus statisztikák nem állnak rendelkezésre. A piacelemzés során megkérdezett biztosítók válaszai alapján a piac jelentősebb szereplői közé az Allianz, a Generali, az Uniqa, az Aegon és a Groupama tartozik.⁹⁰

5.1.2.5. Értékesítési csatornák

A piaci szereplők (gépjármű-biztosítási terméket értékesítő biztosítók) értékesítési gyakorlata, az alkalmazott értékesítési csatornák, azok megoszlása az adott biztosító értékesítési politikájának függvényében piaci szereplőnként eltérően alakul. A megkérdezett biztosítók többségének válaszai alapján az általuk alkalmazott értékesítési csatornák összetétele, az egyes csatornák súlya az elmúlt években szignifikánsan nem változott.⁹¹

Az egyes biztosítók értékesítési gyakorlatának egyedi jellemzőitől függetlenül, a gépjármű-biztosítási (KGFB, casco) termékek értékesítése elsősorban közvetítőkön (ideértve a többes ügynököt, és a független biztosításközvetítőt, az alkuszt is) keresztül történik. Az értékesítési csatorna súlya a megkérdezett biztosítók esetében jelentős.⁹² Ez az érték magában foglalja a

⁹⁰ AL/119-89/2015., AL/119-93/2015., AL/119-95/2015., AL/119-96/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. sz. adatszolgáltatásokban szereplő 4. kérdésre adott válaszok

⁹¹ AL/119-89/2015., AL/119-90/2015., AL/119-93/2015., AL/119-94/2015., AL/119-95/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015. 5. kérdésre adott válasz

⁹² AL/119-89/2015., AL/119-90/2015., AL/119-93/2015., AL/119-94/2015., AL/119-95/2015., AL/119-96/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. sz. adatszolgáltatásokban szereplő 5. kérdésre adott válaszok

hagyományos és az online alkuszi értékesítést is. Az alkuszi csatorna mellett, az egyes biztosítók értékesítési csatornáinak egyedi jellemzői függvényében, a saját értékesítés – például fiókhálózat, ügyfélszolgálat, call centeren keresztül – is jelentős részt képviselhet.⁹³

Egyre fokozódik az on-line értékesítési csatornák jelentősége, elsősorban évfordulós biztosítóváltások esetén, ami részben annak is köszönhető, hogy több biztosító jelentősen fejlesztette az online szerződéskötés feltételeit, valamint online szerződéskötés esetén díjkedvezmények is elérhetőek.⁹⁴

A Gazdasági Versenyhivatal több alkalommal vizsgálta⁹⁵ a KGFB online értékesítési csatornáival összefüggésben megjelent tájékoztatásokat. A kifogásolt tájékoztatások - az adott online értékesítési csatorna igénybevételének ösztönzése érdekében – általában az ajánlatok széleskörű voltára (pl.: a biztosítók összes ajánlata megtalálható a honlapon), az ajánlatok kedvező árára (pl.: az adott honlapon érhető el a legkedvezőbb árak), az adott online csatorna igénybevétele esetén elérhető kedvezmény mértékére, illetve biztos nyereség vagy biztos ajándék ígéretére vonatkoztak.

A Gazdasági Versenyhivatal három ügyben állapította meg, hogy a vizsgált kereskedelmi gyakorlat tisztességtelen volt, míg egy esetben⁹⁶ kötelezettségvállalással zárult az ügy.

A gépjármű-biztosítások esetében a gazdasági válságot megelőzően kiemelt jelentősége volt a finanszírozókon keresztüli értékesítésnek és a márkakereskedői kapcsolatoknak.⁹⁷ Az alaptervekenységük mellett a márkakereskedések egyik fontos bevételi forrásává vált a különböző finanszírozási konstrukciók, valamint a biztosítási termékek közvetítése, hiszen a pénzügyintézetek és a biztosítók különböző kedvezményeket nyújtottak a márkakereskedések részére.

A Gazdasági Versenyhivatal a verseny korlátozására alkalmas magatartásnak minősítette, hogy egy biztosító és egy - több száz gépjármű-kereskedőt magában tömörítő - szakmai szövetség, továbbá ugyanezen a biztosítón kívül egy másik biztosító is megállapodtak egyes márkakereskedésekkel a márkakereskedések esetében alkalmazott javítói óradíjakról és a javítói óradíjak mértékét az említett biztosítók biztosításainak értékesítésében elért teljesítménnyel kapcsolták össze. Az eljárás alá vont alkuszcégek szintén részt vettek a biztosítók és a márkakereskedések közötti megállapodások létrejöttében. A Gazdasági Versenyhivatal álláspontja szerint mindkét biztosító esetében az óradíj és az értékesítés összekapcsolása azt a célt szolgálta, hogy a márkakereskedésekben a magasabb óradíjért

⁹³AL/119-92/2015., AL/119-97/2015. sz. adatszolgáltatásokban szereplő 5. kérdésre adott válaszok

⁹⁴AL/119-97/2015., AL/119-107/2015. 2. kérdésre adott válasz, AL/119-96/2015. 5. kérdésre adott válasz, AL/119-109/2015. 1. kérdésre adott válasz

⁹⁵Vj/43/2008., Vj/19/2010., Vj/20/2010., Vj/75/2013. A döntések teljes szövege megtalálható a GVH honlapján.

⁹⁶Vj/19/2010.

⁹⁷AL/119-107/2015. 2. kérdésre adott válasz

cserebe a két biztosító számára előnyösen korlátozzák más biztosítók hozzáférését ehhez a biztosításértékesítési csatornához.⁹⁸

A válság hatására az új gépjárművek értékesítésének visszaesése, a forgalmazási piacon megfigyelhető koncentráció⁹⁹ következtében a márkakereskedői (dealer) csatorna jelentősége csökkent.¹⁰⁰ Ennek hatására a dealer csatorna helyét fokozatosan az alkuszi csatorna vette át; az egyes márkakereskedések néhány nagyobb, országos lefedettségű alkusz cég szerződött megbízottjaiként közvetítenek biztosítási szerződéseket.¹⁰¹

5.1.2.6. A verseny fő dimenziói

A megkérdezett biztosítók válaszai alapján a KGFB termék esetében a termék sajátosságaiból (egy esetleges káresemény kapcsán nem a szerződő (károkozó) fogja igénybe venni a szolgáltatást, hanem az, akinek kárt okozott) adódóan elsődlegesen áralapú verseny figyelhető meg.¹⁰²

Az egyes biztosítók által az egyes fogyasztói szegmenseknek ajánlott díjszintet az alábbi tényezők befolyásolhatják:¹⁰³

- a biztosító kártapasztalata, saját állományának káralakulása, a közúti közlekedési balesetek számosságának és összetételének változása, illetve az
- alkatrész árak változásának mértéke és a kárrendezési költségek alakulása, továbbá a
- gépjármű-értékesítés alakulása, valamint a
- közvetlen (Bit., KGFB tv.), közvetett (KRESZ) szabályozási és piaci környezet (verseny-viszonyok).

A közúti közlekedési baleseti statisztikák évről-évre történő változásában jelentős szerepe van az üzemanyagárak mindenkori alakulásának, az általános közlekedésbiztonsági tényezők és a közlekedési morál folyamatos változásának.¹⁰⁴

A KGFB esetében 2010-ig meghatározó volt az ún. naptári évforduló mechanizmusa, amely a naptári időszak végén igen koncentrált keresletet teremtett, és jelentősen megkönnyítette az on-line értékesítés (összehasonlító oldalak) elterjedését. A díj-összehasonlító portáloknak köszönhető transzparencia, valamint az alacsony gépjármű értékesítés okozta kereslet kiesés további árcsökkenés irányába hatott.¹⁰⁵

⁹⁸ Vj-51/2005. A döntés teljes szövege megtalálható a GVH honlapján. A Kúria ítélete (Kfv.II.37.268/2013/8. sz.) nyomán az alkuszi együttműködési, illetőleg a célfeladatokra és céljutalékokra vonatkozó megállapodások tekintetében a GVH-nál új eljárás van folyamatban VJ/32/2014. számon.

⁹⁹ Egy márkával foglalkozó kereskedések megszűnése, több márkát forgalmazók megerősödése.

AL/119-107/2015sz. adatszolgáltatásokban szereplő 5. kérdésre adott válaszok

¹⁰¹ AL/119-107/2015. 5. kérdésre adott válasz

¹⁰² AL/119-89/2015., AL/119-90/2015., AL/119-92/2015., AL/119-93/2015., AL/119-94/2015., AL/119-95/2015., AL/119-96/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. 2. kérdésre adott válasz

¹⁰³ AL/119-94/2015. 2. kérdésre adott válasz

¹⁰⁴ AL/119-94/2015. 2. kérdésre adott válasz

¹⁰⁵ AL/119-94/2015., AL/119-96/2015., AL/119-107/2015. 2. kérdésre adott válasz

A KGFB tv. 2010. január 1-től hatályba lépő módosítása hatására 2011-től kezdődően jelentősen csökkent a kampányjelenség szabályozás által generált szolgáltatóváltási hatása, ez – a biztosítók véleménye alapján – 2015-re kiegyenlítettebb és természetesebb eloszlású váltási mintázatot eredményezett. A biztosítók válaszai alapján a tarifahirdetési szabályok liberalizálása (az évi többszöri díjhirdetés lehetősége) 2013-tól növelte a biztosítók alkalmazkodásának lehetőségeit.

Az új gépjármű eladások visszaszorulásával és a használt gépjárművek importjának emelkedése¹⁰⁶ miatt előtérbe kerültek a használt gépjárművekre ajánlott kedvező konstrukciók.¹⁰⁷ Az ügyfelek számára fontos szempont a biztosításkötés egyszerűsége, gyorsasága, alacsony költségigénye, amely az online értékesítés további térnyerését vetíti elő.

A casco termék esetében a termék jellegéből adódóan (gépjárműben keletkezett károk fedezetére vonatkozó vagyonbiztosítás, melynek alapján a szolgáltatást a szerződő (károkozó) veszi igénybe) a biztosítási díjak mellett a szolgáltatás színvonala, illetve a kiegészítő szolgáltatások köre is hangsúlyos.¹⁰⁸

A casco piaci versenyre rányomta bélyegét, hogy az új gépjárművek értékesítésének nagymértékű visszaesése következtében szűkült a piac. A casco termék fejlesztése a részfedezetekben, a csökkentett szolgáltatású termékekben, valamint a kiegészítő szolgáltatások megjelenésében öltött testet, amelyek a szűkülő piachoz való alkalmazkodást célozták.¹⁰⁹

5.1.2.7. Piaci környezet – verseny feltételei – intenzitása

A biztosítók véleménye szerint az elmúlt években mind a KGFB, mind a casco terméket illetően romlott a piaci környezet, amit a biztosítók főleg a KGFB piacon az árverseny következtében kialakult kockázati díj alatti árazásnak, és – különösen a casco piacon – az új gépjármű eladások visszaesésének, valamint az elöregedő autóparknak tulajdonítanak.¹¹⁰ A biztosítók véleménye szerint a KGFB terméket illetően a válság hatásait fokozta, hogy a kampány időszak következtében az átlagdíj csökkenés rendkívüli mértékűvé vált. A biztosítók kiemelték, hogy a kampányidőszak a piaci stabilitást veszélyeztetető árversenyhez, kockázati díj, illetve gazdaságossági határ alatti árazáshoz vezetett.¹¹¹ Ezt a hatást erősítette az online alkuszok és díj-összehasonlító portálok elterjedése.¹¹²

A biztosítási adó bevezetése szintén kedvezőtlenül érintette a biztosítókat. A KGFB piacra jelentős hatást gyakorolt a szabálysértési eljárások módosítása következtében megemelkedett büntetési tételek mértéke, illetve az üzemanyagár alakulása, melyek összességében a

¹⁰⁶AL/119-107/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹⁰⁷AL/119-107/2015. 2. kérdésre adott válasz

¹⁰⁸AL/119-96/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015. 2. kérdésre adott válasz

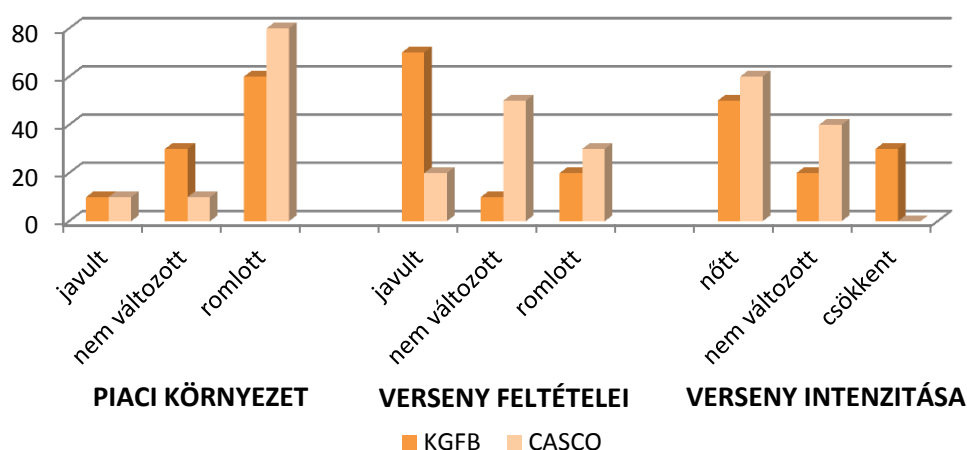
¹⁰⁹AL/119-107/2015.1. és 3. kérdésre adott válasz

¹¹⁰AL/119-93/2015., AL/119-94/2015., AL/119-95/2015., AL/119-96/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹¹¹AL/119-94/2015., AL/119-96/2015., 3. kérdésre adott válasz, AL/119-98/2015., 6. kérdésre adott válasz

¹¹²AL/119-107/2015. 3. kérdésre adott válasz

kárgyakoriság csökkenését, ezen keresztül az összesített kárszükséglet csökkenését eredményezték.¹¹³ Egy biztosító pozitívként emelte ki¹¹⁴, hogy a központi kártörténeti nyilvántartási rendszer felállításával „gördülékenyebbé váltak a bonus-malus fokozatok felhasználásának folyamatai”, ez pedig vélhetően csökkentette az ügyintézés adminisztratív terheit.



Forrás: piacelemzésre érkezett válaszok¹¹⁵

20. ábra A gépjármű-biztosítási piac alakulása az elmúlt 5 évben

A biztosítók több tényezőt is kiemeltek, amelyek a verseny feltételeire, intenzitására hatással voltak az elmúlt években.

Tarifahirdetés szabályainak változása A KGFB piacon a KGFB tv. tarifahirdetésre vonatkozó szabályainak megváltozását, a tarifaliberalizációt (év végi, december 31-i biztosítási évforduló eltörlése, évente többszöri díjhirdetés lehetősége) a biztosítók többsége pozitívan értékelt. Véleményük szerint a tarifaliberalizáció nagymértékben hozzájárult a verseny feltételeinek javulásához; egyenletesebbé vált az értékesítés, nincsenek kiugró időszakok, az évközi biztosítóváltások egyenletesen oszlanak el,¹¹⁶ az árscökkenés megállt,¹¹⁷ a kárszükséglet fedezetének érdekében elkezdtek emelkedni az átlagdíjak.¹¹⁸ Kiemelték továbbá, hogy a többszöri tarifahirdetés lehetőséget biztosít arra, hogy a kockázatok (pl.:

¹¹³ AL/119-107/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹¹⁴ AL/119-92/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹¹⁵ AL/119-89/2015., AL/119-90/2015., AL/119-92/2015., AL/119-93/2015., AL/119-94/2015., AL/119-95/2015., AL/119-96/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. 3. kérdésre adott válasz (10 válaszadó, 100%-os válaszadási arány)

¹¹⁶ AL/119-92/2015., AL/119-94/2015., AL/119-96/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹¹⁷ AL/119-90/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹¹⁸ AL/119-107/2015. 3. kérdésre adott válasz

üzemanyagárak változása, károkozások) változására évközben reagáljon a biztosító.¹¹⁹ Ugyanakkor van olyan biztosítói vélemény is, amely szerint az évente többszöri díjhirdetés a díjversenyt tompította, mert a fogyasztók és a média kevésbé követik nyomon a biztosítási évfordulókat.¹²⁰

Egyéb tényezők Az on-line alkuszok, ár-összehasonlító portálok elterjedése és ezzel összhangban a fogyasztói tudatosság növekedése, az online szerződéskötés lehetősége szintén javította a verseny feltételeit és intenzitását.¹²¹ A casco piacon a biztosítási adó bevezetését emelik ki a szereplők a verseny feltételei szempontjából kedvezőtlen körülményként.¹²² A verseny intenzitására a casco piacon pozitív hatással volt a szűkülő kereslet.¹²³

Diszkrimináció tilalma az új ügyfelek javára A KGFB tv. módosítása alapján a díjtarifa hirdetéskor a biztosító csak a régi ügyfél javára diszkriminálhat, melynek következtében csökken a biztosító ösztönzöttsége arra, hogy az új ügyfelek megszerzése érdekében kedvezőbb díjtarifát dolgozzon ki, ami árnövekedéshez vezethet, figyelembe véve a kampányidőszak eltörléséből fakadó helyzetet is.

5.1.2.8. Kárrendezés

Kétféle – számla nélküli és számlás kárrendezés – különböztethető meg. Számla nélküli kárrendezés esetén a biztosító a kárszakértő által végzett kárszámítás alapján az ügyfél részére megajánl egy összeget. A kártérítési összeg meghatározása kalkulációs programok alapján történik. Amennyiben az ügyfél számára a megajánlott összeg nem elfogadható, illetve jelzi, hogy a sérült jármű helyreállításának költségét számlával kívánja igazolni, a biztosító a számla benyújtása ellenében, – a számlán szereplő összegek tételes ellenőrzését követően – fizeti meg a kárösszeget.

5.1.2.8.1. Kalkulációs rendszerek

A gépjármű javítási költségek meghatározására szolgáló rendszerek több tízezres tételszámra kiterjedően tartalmazzák az egyes járműtípusok márkaimportóri alkatrész árait, cikkszámait, esetenként tartalmazznak utángyártott alkatrészárakat is, a javításhoz kapcsolódó időráfordításokat, az alkatrész cserék időszükségletét, a jármű-fényezési költség-szükségleteket. Emellett rögzíthetők benne az alkatrészek helyreállításának időszükségletei, és számos egyéb paraméter.

A rendszerek alkalmazásával kapott javítási kalkuláció révén egyszerűsödött a folyamat résztvevői (javító, biztosító) számára a javítási költségek elszámolása tekintettel arra, hogy a javításhoz felhasznált alkatrészek és egyéb anyagok gyári cikkszám alapján azonosíthatók. A

¹¹⁹ AL/119-90/2015, AL/119-94/2015, AL/119-96/2015, AL/119-97/2015, AL/119-107/2015., 3. kérdésre adott válasz

¹²⁰ AL/119-93/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹²¹ AL/119-95/2015., AL/119-96/2015., AL/119-97/2015., AL/119-107/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹²² AL/119-97/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. 3. kérdésre adott válasz

¹²³ AL/119-94/2015. 3. kérdésre adott válasz

különböző kárrendezési eljárások során a biztosítók, valamint a javítóműhelyek nagymértékben támaszkodnak a különböző kalkulációs rendszerekre, melyeknek a számlás kárrendezés esetén is van szerepük. Egyrészt a gépjárműjavító vállalkozások a kalkulációs rendszerek alapján kalkulálják a javítás költségeit, és állítják ki a javítási számlákat, másrészt a biztosítók a javítók által kiállított számlák tételes ellenőrzését is ezen kalkulációs rendszerek alapján végzik.

A KGFB alapú javítási szolgáltatásokon belül a számlás biztosítói kárrendezéssel összefüggésben történő javítás speciális piacot jelent a javítói piacon belül, mivel ezekben az esetekben más a megrendelő (károsult) és más a szolgáltatásért konkrétan fizető személy (biztosító).¹²⁴ Mivel a biztosító és a javító között csak elszámolási viszony van, ezért a biztosító nincs abban a helyzetben, hogy a javítóval piaci körülmények között egyezzen meg a szolgáltatásról és annak ellenértékéről.

A biztosítói vélemények alapján a kalkulációs rendszerekben szereplő adatok nem minden esetben tükrözik a tényleges piaci árakat, tekintve, hogy a kalkulációs rendszerekhez az alkatrész- és festégyártók, illetve importőrök szolgáltatnak adatot, akik az egyéni megrendelők részére jelentős kedvezményeket nyújtanak. Míg a javítóműhelyek esetenként jelentős kedvezményekkel szerzik be a gépjármű javításához szükséges alkatrészeket, festékanyagokat, a biztosítók felé kiállított számla a kalkulációs rendszerekben szereplő árak alapján történik¹²⁵.

Versenykorlátozó magatartásnak minősült az autók újrafényezéséhez használt fényezési anyagok legnagyobb hazai importőrei és egy - a gépjármű javítások során használt - kárkalkulációs szoftvert üzemeltető vállalkozás között kialakult olyan összehangolt magatartás, mely alapján a hazai kárkalkulációs szoftverekben alkalmazott fényezőanyag átlagárát a valóságnál magasabb szinten határozták meg.¹²⁶

¹²⁴AL/119-94/2015., AL/119-96/2015., AL/119-107/2015., AL/119-109/2015. 22. kérdésre adott válasz

¹²⁵AL/119-96/2015., AL/119-94/2015, AL/119-107/2015. 22. kérdésre adott válasz

¹²⁶ Vj-2/2010. A döntés teljes szövege megtalálható a GVH honlapján.

6. Megállapítások, javaslatok

6.1. Megállapítások

6.1.1. Új autók forgalmazása

Szelektív forgalmazási rendszerek. A gépjármű forgalmazási szektorban a vegyes típusú szelektív rendszerek jellemzőek. A vezérképviselőt így nem csak minőségi követelményeket szabhat meg partnerei részére, hanem azt is meghatározhatja, hogy hány vállalkozás vehet részt a forgalmazásban. A képviselők a szelektív rendszerek segítségével tudják biztosítani partnereiknek, hogy befektetésük megtérüljön. A vezérképviselők nem tervezik rendszereik lényegi átalakítását a közeljövőben. A felmondási időre vonatkozó csoportmentességi szabályok megváltozása ellenére a vezérképviselőt részéről történő felmondás esetére kikötött két éves felmondási idő a forgalmazási rendszereket alkotó megállapodásoknak jellemzően továbbra is részét képezi.

A forgalmazási rendszerek méretének csökkenése. A válság óta a forgalmazási rendszerek mérete csökkent, több forgalmazó is kiesett a forgalmazási láncból. A válság miatti értékesítési volumen csökkenése lényegében közvetlenül vezetett az értékesítést végző vállalkozások számának csökkenéséhez, az értékesítési trendek lassú növekedése pedig nem vezetett az értékesítési hálózatok növekedéséhez. Ennek oka, hogy a jelenlegi partnerek is kapacitás-kihasználatlansággal küszködtek a válság alatt.

ÁFA bevétel kiesés a szabályozási kiskapuk és a magas ÁFA kulcs miatt. A forgalomba helyezett új autók száma 2015-ig sem érte el a válság előtti szintet. A használt autók száma folyamatosan nő az országon belül, azonban a használt autók kereskedelmi eladási forgalma csökkent 2015-ben az előző évekhez képest. Ezen ellentmondás háttérében az állhat, hogy a kiskereskedelmi adatokban csak a kereskedők által eladott járművek jelennek meg, míg a magánimportként bonyolított ügyletek nem. Ugyanez a jelenség mutatható ki az alkatrészek piacán is. A magyarországi magas ÁFA kulcs az adókerülés, a fekete-és szürkegazdaság irányába tereli a piaci szereplőket. A drágább új autók vásárlóinak pedig jobban megéri a környező országokban megvásárolni az új autókat, és egy külföldi cégen keresztül visszalízingelni azokat. Ez a módszer előnyös a vevőknek, hiszen a környező országokban alacsonyabb az ÁFA szint, ugyanakkor hátrányos a magyar gazdaság egésze számára.

Előregedő gépjárműpark. A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek 60%-a 2015-ben használtan került forgalomba helyezésre, míg 2007-ben ez az arány mindössze 11% volt. A nagyarányú növekedés köszönhető az Európai Unió csatlakozás után az egységes belső piacnak is, hiszen könnyebb behozni használt gépjárműveket külföldről, azonban a behozott gépjárművek átlagos életkora kedvezőtlenül magas. A hazai gépjárműpark átlagos életkora 13 év felett van. Az import gépjárművek átlagos életkora is jóval 10 év felett van.

6.1.2. Szerviz piac

A szervizek árbevétele összességében lassan növekvő tendenciát mutat. 2008-tól kezdődően a szerviz piacon nem történtek jelentős változások. Márkaszervizek, független javítóműhely láncok és magán szervizek vannak jelen a piacon. A szervizek túlnyomó többsége 1-9 főt foglalkoztat. A 2008-as adatokhoz képest 2014-re növekedés indult meg a szervizek árbevételeiben. Ez összefüggésben lehet egyrészt az előregedő gépjárműparkkal is, az öregedő autók számára ugyanis fokozottabb szervizigényük van, másrészt utalhat valamelyest a szektor kifehéredésére is.

A márkaszervizek száma a gazdasági válság óta csökken. A tendencia – az új autók eladásának visszaesésén túl – összefüggésben van azzal, hogy csökkent azon autótulajdonosok száma is, akik márkaszervizhez fordulnak nem garanciális javítások elvégzése végett. A márkaszervizekhez való lojalitás csökken az autó korával. Az autó tíz éves kora fölött már csak az autósok mindössze 10%-a lojális a márkaszervizekhez.

Jelentős a kereslet az utángyártott alkatrészekre. A független javítóműhelyek tapasztalatai alapján az autótulajdonosok jellemzően az utángyártott alkatrészek beépítését részesítik előnyben. A válság óta különösen árérzékennyé váltak a fogyasztók, és az olcsóbb megoldásokat keresik.

Szürke-és feketegazdaság jelenléte.

A javítások és az alkatrész kereskedelem egy része a jogszabályok megkerülésével működő szereplőknél történik a fogyasztók fokozottabb árérzékenysége miatt. A javításhoz szükséges szoftverek, eszközök illegális beszerzése tovább torzíthatja a versenyt a piacon, mivel azok a műhelyek, amelyek legálisan szerzik be őket, drágábban tudnak szolgáltatni, így vásárlókat veszíthetnek el ezen a különösen árérzékeny piacon. 2017. január 1-jétől a szervizek és az alkatrész kereskedők online pénztárgép használatra kötelezettek, ami hozzájárulhat a piac kifehéredéséhez.

6.1.3. Biztosítási piac

A biztosítási díjak emelkednek. A gépjármű-biztosítási piacon (KGFB, casco) a termékekből származó díjbevételek 2013-ig a kampány jelleggel megvalósított díjcsökkenés következtében átlagosan évi 10 %-kal csökkentek, 2014-től kezdődően - részben a kampányidőszak eltörlése következtében - a trend megfordulni látszik, az átlagdíjak emelkedtek, így a díjbevételek növekedést mutatnak. A KGFB piac 60%-át öt jelentősebb biztosító fedi.

A KGFB termékek értékesítésének piacára a verseny dimenziói közül az árverseny jellemző. A termék sajátosságaiból – egy esetleges káresemény kapcsán nem a szerződő (károkozó) fogja igénybe venni a szolgáltatást, hanem az, akinek kárt okozott – adódóan elsődlegesen ár alapú verseny figyelhető meg. A tarifahirdetési szabályok liberalizálása (az évi többszöri díjhirdetés lehetősége) - a biztosítók véleménye alapján - 2013-tól növelte a biztosítók alkalmazkodásának lehetőségeit, ugyanakkor a kampányidőszak eltörlése következtében csökkent a fogyasztók váltásra való ösztönözöttsége és „ébersége”, hiszen a

biztosítási évfordulók a forgalomba helyezéshez igazodnak, így a biztosítóváltást nem előzi meg a korábbi, igen jelentős tájékoztatási és sajtókampány. Megfigyelhető, hogy a kötelező felelősségbiztosítás körében az átlagdíjak emelkednek.

Árverseny hiánya a KGFB alapú javítási szolgáltatások tekintetében. A KGFB alapú javítási szolgáltatásokon belül a számlás biztosítói kárrendezéssel összefüggésben történő javítás speciális piacot jelent a javítói piacon belül, mivel ezekben az esetekben más a megrendelő (károsult) és más a szolgáltatásért konkrétan fizető személy (biztosító). Mivel a biztosító és a javító között csak elszámolási viszony van, ezért a biztosító nincs abban a helyzetben, hogy a javítóval piaci körülmények között egyezzen meg a szolgáltatásról és annak ellenértékéről. Nem biztosítói javítás esetében a javítást végző vállalkozások az ügyfelekért folytatott árversenyben akár jelentős összegű kedvezményt is adnak a szolgáltatás megrendelése esetén (alkatrész árengedmény, egyedi árszabás, egyéb szolgáltatások). Biztosítós számlás javítások esetében azonban a javítást végző vállalkozások ösztönöztek arra, hogy a javításokat a lehető legmagasabb áron számlázzák ki, amit a biztosító kénytelen kifizetni.

Kalkulációs szoftverekben szereplő adatok alkalmazása vs. tényleges piaci árak. A különböző kárrendezési eljárások során a biztosítók, valamint a javítóműhelyek nagymértékben támaszkodnak különböző kalkulációs rendszerekre, azonban az ezen rendszerekben szereplő adatok - a biztosítói vélemények alapján - nem minden esetben tükrözik a tényleges piaci árakat, tekintve, hogy a kalkulációs rendszerekhez az alkatrész- és festékgyártók, illetve importőrök szolgáltatnak adatot, akik egyéni megrendelők részére jelentős kedvezményeket nyújtanak. Míg a javítóműhelyek esetenként jelentős kedvezményekkel szerzik be a gépjármű javításához szükséges alkatrészeket, festékanyagokat, a biztosítók felé kiállított számla a kalkulációs rendszerekben szereplő árak alapján történik.

6.2. Javaslatok

A Tpv. 43/F. §-a szerint, ha a piacelemzés eredménye alapján olyan piaci zavar áll fenn, amely versenyfelügyeleti eljárás révén nem vagy nem teljes körűen orvosolható, a GVH előtt több lehetőség is áll a probléma megoldására.

Piaci zavar fennállása esetén a GVH tájékoztathatja az Országgyűlés feladatkörrel rendelkező bizottságát, illetve a feladat- és hatáskörrel rendelkező minisztert vagy hatóságot. A GVH kötelező erővel nem rendelkező nyilvános ajánlást is kiadhat a piaci szereplők számára a tisztességes és hatékony verseny fenntartását és előmozdítását, az üzletfelek megfelelő tájékoztatását elősegítő legjobb gyakorlatokra, követendőként ajánlott piaci magatartásra vonatkozóan, vagy szükség esetén jogszabály megalkotását vagy módosítását kezdeményezheti az arra jogosult szervnél.

A GVH a piacelemzésben feltártak alapján az alábbi javaslatokat teszi, illetve az alábbi jogszabály-módosításokat kezdeményezi.

I. A GVH megfontolásra javasolja az új gépjárművek forgalomba helyezésével, illetve az üzemben tartásával kapcsolatos egyes költségek csökkentését

Az új autókra vonatkozó forgalomba helyezési költségek (regisztrációs adó, illeték stb.), illetve az üzemben tartás díjainak csökkentése, valamint a környezetvédelmi besorolás alapján történő differenciálása ösztönözhetné az új autók, illetve ezen belül a környezetkímélőbb típusok vásárlását, amely a károsanyag-kibocsátás csökkentésére közvetlenül, valamint az autópark átlagos életkorának csökkenése révén közvetetten is kedvező hatással lenne.

II. A GVH megfontolásra javasolja a használt gépjárművek forgalomba helyezésével kapcsolatos egyes költségek differenciálását

A GVH álláspontja szerint az új gépjárművek mellett a fiatalabb használtautókra történő áttérés is segítené a környezetvédelmi szempontból is problémás elöregedés megállítását. Ehhez a fiatalabb autók behozatalát költségessé tevő többletterhek (különösen a regisztrációs adó) újragondolása lenne indokolt.

Ezen kívül – a használt autók vásárlásával kapcsolatos terhek általános csökkentése érdekében – megfontolandó a magas költségű eredetiségvizsgálati rendszer újragondolása is elsősorban olyan irányba, ami díjsökkenést eredményez, illetve a rendszert az önkéntesség irányába tereli.

III. A GVH tájékoztatja a Nemzetgazdasági Minisztériumot a biztosítási díjak emelkedéséről és megfontolásra javasolja – esetlegesen a felügyeleti hatóság véleményének kikérését követően – a KGFB tv. módosítását a kampányidőszak újbóli bevezetése érdekében

A kampányidőszak visszavezetése nagyobb átláthatóságot biztosíthat a fogyasztók számára, ezáltal várhatóan növelné a fogyasztók éberségét. A koncentrált váltási időszak hozzájárulhat a verseny élénküléséhez és a biztosítási díjak csökkenéséhez. Megfontolandó ugyanakkor az

évente egynél több koncentrált váltási időszak bevezetése annak érdekében, hogy a biztosítók a kockázatok változására év közben is reagálni tudjanak. A kockázati díj alatti árazás elkerülése érdekében indokolt lehet továbbá megfelelő garanciák beépítése a rendszerbe.

IV. A GVH ajánlja a piaci szereplők számára a GVH döntéseinek és a versenyjogi gyakorlat alakulásának fokozottabb nyomon követését

A piacelemzéssel érintett gépjármű javítási, valamint gépjármű biztosítási piacon az elmúlt időszakban két olyan versenytanácsi döntés is született, amely versenykorlátozó megállapodás miatt jogsértést állapított meg, ami a piaci szereplők versenyjogi megfelelési tevékenységének alacsony fokára is utalhat. Ezért a GVH ajánlja a piaci szereplők számára a GVH döntéseinek és a versenyjogi gyakorlat alakulásának fokozottabb nyomon követése mellett a versenyjogi megfelelési tevékenységük tudatos kialakítását és fejlesztését.