

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A gépjárműágazat részegységpiacai és kapcsolódó (downstream) piacai

(saját kezdeményezésű vélemény)

(2009/C 317/05)

Előadó: **Gustav ZÖHRER**

Társelőadó: **José Custódio LEIRIÃO**

2008. július 10-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

A gépjárműágazat részegységpiacai és kapcsolódó (downstream) piacai.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága” véleményét 2009. június 4-én elfogadta. (Előadó: Gustav ZÖHRER, társelőadó: José Custódio Leirião.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. július 15–16-án tartott, 455. plenáris ülésén (a július 16-i ülésnapon) 104 szavazattal 4 ellenében, 9 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Összefoglalás, következtetések és ajánlások

1.1. Az autógyártás az EU egyik kulcsfontosságú iparága. A növekedés, foglalkoztatás, export és innováció motorja. Ugyanilyen fontosak a kapcsolódó piacához kötődő beszállítások és szolgáltatások. A kapcsolódó piac szereplői a gépjárműgyártók, beszállítók és független vagy szerződéses piaci szereplők a szervizelés, az alkatrészek, a tartozékok, valamint az összeszerelés, a forgalmazás és a kiskereskedelem területéről. 834 700 vállalkozást (többnyire kkv-t) magában foglaló hálózatról van szó, amely összesen 1 107 billió eurós forgalmat bonyolít és mintegy 4,6 milliárd főt foglalkoztat.

1.2. Mind az autógyártók, mind pedig a forgalmazók esetében kiélesedett a verseny, amely egyre kisebb árrést/nyereséget eredményez számukra. Egyre fontosabbá válnak ezáltal az értékesítéshez kapcsolódó piacok, az autógyártók pedig egyre dominánsabb helyzetbe kerülnek a független beszállítókkal szemben.

1.3. Az autógyártás és ennek beszállító ágazata az elsők között volt a reálgazdaság ágazatai közül, amelyet különösen nagy mértékben sújtott a pénzügyi piacok válsága 2008 második félévében; mindez a forgalom drasztikus csökkenéséhez vezetett. A termelés ezzel összefüggő visszaesése súlyos következményekkel jár mind a vállalatok, mind pedig az ott foglalkoztatottak számára. A kapcsolódó piacok vállalatai szintén érintve vannak. Számukra elsősorban az jelent komoly, a fennmaradásukat veszélyeztető problémát, hogy most csak nehezen jutnak pénzeszközökhöz. Az EGSZB ezért arra kéri az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy a kapcsolódó piacok szereplőit ugyanúgy vegyék figyelembe minden intézkedésnél.

1.4. Az autóiparban a jelenlegi helyzettől függetlenül olyan közép- és hosszú távú tendenciák figyelhetők meg, amelyek a kapcsolódó piacon is jelentős szerkezetváltozásokat fognak eredményezni. Néhány éven belül teljesen új struktúrák jelennek meg az ágazatban. Egyrészt az rajzolódik ki, hogy a piacrészek eltolódnak a független piaci szereplők javára, másrészt pedig számos, elsősorban kis és közepes vállalkozás csak akkor marad életben, ha új koncepciókat fejleszt ki és képes beruházni.

1.4.1. Az EGSZB szerint az értékesítés utáni piacokon történő szerkezetváltozás abba az irányba fog továbbfejlődni, hogy különféle új partnerségek (a civil társadalom egyéb szereplőivel is) és az ügyfélkapcsolatok új formái jelennek majd meg. Az autóipar és az egyéb iparágak szoros összefonódása, valamint a beszállítói ágazat és az autókiskereskedelem legyezőszerű szétágazása a szerkezetváltozás minden formáját életre hívja, ami rendkívül komoly negatív hatásokkal jár a kkv-kre, illetve kihat sok százezer munkavállalóra az egyes uniós országokban. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak pontosan figyelemmel kellene kísérnie az értékesítés utáni piacokon végbemenő szerkezetváltozási folyamatokat, és szükség esetén, a verseny biztosítása érdekében, be is kellene avatkozni.

1.4.2. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy a lisszaboni stratégia értelmében állítsanak fel magas szintű csoportot, amely a CARS 21 eredményeire támaszkodva perspektívákat dolgoz ki a válság utáni időszakra és intézkedési területeket tár fel. Az autóipar egészében bekövetkező fejlemények figyelembevételével az alábbi területekre kellene különös figyelmet fordítani:

- a jogi keret és a szabad és tisztességes versenyhez való hozzáférés továbbfejlesztése,
- a lisszaboni stratégia végrehajtása,
- a szakképesítés iránti igény növelése,
- innováció,
- fogyasztói kérdések,

- kereskedelempolitika,
- szociális szempontok.

1.5. Az EGSZB szerint a jelenlegi gazdasági és szociális keretfeltételek fényében az uniós jogszabályok átdolgozásának folyamatosan a szabad és tisztességes verseny megőrzését kellene elősegítenie, azáltal, hogy:

- a mostani komoly válság idején kerülnek a mélyreható átalakításokat,
- kiegyensúlyozottan alakítják ki azokat a rendelkezéseket, amelyek a kereskedelmen belül a túl nagy koncentrációnak kedveznek,
- megteremtik a megfelelő keretet a biztonsághoz, a környezetvédelemhez és a rendelkezések egyszerűsítéséhez,
- új piacszervezéssel elejét veszik a versenyellenes magatartásnak,
- a kisvállalkozói intézkedéscsomagban meghatározott „Gondolkozz előbb kicsiben” elv támogatása a kkv-k fejlesztésének, az innovációk és a munkahelyek védelmének ösztönzése érdekében.

1.6. A foglalkoztatás mértékének és minőségének biztosításához, a foglalkoztatottak mobilitásának fokozásához és összességében az ágazat vonzerejének növeléséhez az ágazatnak és a vállalkozásoknak meg kell felelniük a szociális kihívásoknak is. Elsősorban a demográfiai változás kérdéseivel, életre szóló szak- és továbbképzési modellek kifejlesztésével, valamint az egészségügygel és a munkahelyi biztonsággal kapcsolatos új követelményekkel kell foglalkozni. Az EGSZB ezért felkéri a szereplőket és az Európai Bizottságot, hogy valamennyi szinten (az ágazatban, nemzeti szinten és a vállalkozásoknál) ösztönözzék a szociális párbeszédet.

2. Háttér

2.1. Az autógyártás az EU egyik legfontosabb iparága. A CCMI 2007 novemberében tájékoztató jelentést készített az európai autógyártás aktuális helyzetéről és kilátásairól. A korábbi jelentés azonban főként az iparág magjával, azaz a járműgyártással (29-es NACE-kód) foglalkozott, habár – ahogy a vélemény egyértelműen jelezte – számos gépjárműipari részegység és szolgáltatás, továbbá a kapcsolódó gazdasági tevékenységek egész sora nem szerepel a NACE 29-ben.

2.2. A gépjárműipari részegységek piaca és a gépjárműipar kapcsolódó (downstream) piacai a tevékenységek igen vegyes keverékét jelentik meg, amelyek közül némelyek az ipartól függenek. E tevékenységek közé tartozik például a motorok és járművek elektronikus felszereléseinek gyártása, festékek gyártása, a gumigyártás, szintetikus és textiltermékek, légkondicionáló rendszerek, akkumulátorok és mérőeszközök. Más tevékenységek a szolgáltatási ágazattól függenek, ilyen a gépjárművek szervize és javítása.

2.3. Az európai értékesítés utáni piac szereplői a járműgyártók, beszállítói, valamint a gépjárművek szervizelése és a pótalkatrészek, a gyártás, forgalmazás és kiskereskedelem terén működő független piaci szereplők. Ezek a gazdasági tevékenységek kulcsszerepet játszanak az európai gazdaságban, mivel számos szektorra kiterjednek (nagyvállalatokra és kkv-kre egyaránt), és fontos szerepet játszanak a foglalkoztatás tekintetében.

2.3.1. Az értékesítés utáni piacokat alapvetően három területre lehet osztani:

I. Forgalmazás, fogyasztói szolgáltatások, javítás és szervizelés

Ebbe a kategóriába tartoznak a gyártók saját szolgáltatási struktúrái (értékesítéshez kötődő és értékesítés utáni szolgáltatások), azok a szerződéses partnerek, amelyek közvetlenül függenek a gyártótól (főimportőrök, márkaszervizek stb.), valamint a független szervizek. Az általános javítóműhelyek és az egy-egy szakterületre specializálódott szervizek egyaránt idetartoznak. A meghatározott részegységekre szakosodott szervizek némely esetben szintén az autógyártás beszállítóiként működnek.

II. Pótalkatrészek

A pótalkatrészeket elsősorban maguk a járműgyártók vagy beszállítói, valamint a forgalmazók gyártják és szállítják. Az alkatrészek egyre nagyobb részét azonban nem eredeti pótalkatrészek, hanem utángyártott alkatrészek formájában értékesítik. Emellett van számos olyan általános pótalkatrész, amely nem viseli egyetlen konkrét gépjárműgyártó nevét sem (gumik, kerékbronzcsok, akkumulátorok, gyújtógyertyák, szűrők, lámpák stb.).

III. Tartozékok és tuning

Ide tartozik többé-kevésbé minden olyan alkatrész vagy részegység, amely javítja a jármű egyéni dizájnját, komfortját vagy biztonságát. Számos különféle termékről lehet szó, az összetett elektronikus vagy hidraulikus részegységektől (például a GPS navigációs rendszerekről vagy az alvázaktól) egészen az egyszerű műanyag cikkekig (például pohártartóig).

2.3.2. A bontás és újrahaznosítás jelentősége egyre nagyobb ezen a piacon. Egyrészt a bontott autókból származó alkatrészeket újra feldolgozzák és eladják, másrészt ez egyben olyan nyersanyagok forrása is, mint az acél, alumínium vagy a műanyagok.

2.3.3. Ezenkívül számos más piaci szereplő is létezik a szolgáltatási ágazatban; például benzinkutak, autómentők, műszaki ellenőrök és ellenőrző intézmények, karosszériajavítók.

2.4. Hiányoznak a megfelelő statisztikai adatok. Az ipari termelés és szolgáltatások e területeiről csak kivételes esetekben vannak konkrét adatok; ezek általában olyan termelési és szolgáltatási területek, amelyek különféle ipari és szolgáltatási szektorok részét képezik.

2.4.1. Az autóipari értékesítés utáni tevékenységekkel mintegy 834 700 cég foglalkozik, többnyire kis- és középvállalkozások (kkv-k). Az egyes tagállamokban azonban különböző struktúrák léteznek. Egyes országokban – főként Dél-Európában – a kis- és mikrovállalkozások vannak túlsúlyban (leginkább családi vállalkozások), míg más országokban inkább a nagyobb struktúrák jellemzik az ágazatot. Ilyen például Németország és Franciaország. Az ágazat forgalma 1 107 billió euró, és az Európai Unióban mintegy 4,6 millió embernek ad munkát ⁽¹⁾.

3. Gazdasági háttér, nemzetközi trendek

3.1. Az autógyártás és ennek beszállító ágazata az elsők között volt a reálgazdaság ágazatai közül, amelyet különösen nagy mértékben sújtott a pénzügyi piac válsága 2008 második félévében. A pénzügyi piac problémáival összefüggésben két hatás érintette kiemelten az ágazatot. Először is az autó, a házépítés mellett, a magánháztartások minden bizonnyal legnagyobb beruházása. Olyan időkben, amikor kedvezőtlen a gazdasági helyzet, ezeket a beruházásokat elhalasztják, ami a gépkocsipiacon az eladások előre nem látható visszaeséséhez vezetett. Másodsor pedig nehezebb lett a hitelhez jutás, így – mindenekelőtt a kis- és középvállalkozások számára – problémát jelent a tevékenységek finanszírozása. Ez kihat az üzemi beruházásokra, és a haszonjarművek területén ugyancsak az eladások csökkenéséhez vezet ⁽²⁾ ⁽³⁾.

3.1.1. Az újonnan regisztrált személygépkocsik száma Európában 2008-ban 7,8 %-kal esett vissza az előző évhez képest. Csak magában a negyedik negyedévben 19,3 % volt a különbség. A könnyű haszongépjárművek esetében több mint 10 %-os volt a visszaesés, a nehéz teherjárműveknél pedig 4 %. A tendencia 2009 elején is folytatódik, bár a különböző tagállami intézkedések (például környezeti és roncsprémium) hatására a személygépkocsiknál némi javulás mutatkozik. A haszongépjárművek esetében viszont a helyzet drámai romlása várható. A nehéz haszongépjárműveket illetően az európai helyzet 2009-ben katasztrofális: a regisztrációk száma 2009 első negyedévében 38,9 %-kal csökkent.

3.1.2. A termelés visszaesése nemcsak a vállalatokat, hanem a foglalkoztatottakat is érzékenyen érinti. Elsősorban létszámleépítést (amely főként az ideiglenes munkaerőt érinti), csökkentett munkaidőt és egyéb olyan intézkedéseket eredményez, amelyek bevételkieséssel járnak.

⁽¹⁾ Forrás: FIGIEFA, WOLK & PARTNER CAR CONSULT GMBH.

⁽²⁾ Lásd az EGSZB (a HL-ben még nem került közzétételre) 2009. május 13-i CCM/067-es véleményét.

⁽³⁾ Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) három kategóriát vezetett be a haszongépjármű-ágazatban: könnyű haszongépjárművek 3,5 tonnáig („kistehergépkocsik”), 3,5 tonnánál nehezebb haszongépjárművek – a 3,5 tonnánál nehezebb autóbuszok kivételével – („kamionok”) és nehéz haszongépjárművek 16 tonnáig – autóbuszok kivételével – („nehézsúlyú gépjárművek”).

3.2. A jelenlegi fejleményektől függetlenül a CCMI 2007. novemberi jelentésében ⁽⁴⁾ részletes elemzést nyújtott az autóipar főbb tendenciáiról. A jelenlegi válság sok ilyen tendenciát felgyorsít majd, amelyek mélyreható szerkezetváltást eredményeznek az iparágban. E tendenciáknak közvetlen hatásuk van az értékesítés utáni piac alakulására és változásaira. A következő bevezésekben a CCMI azokat veszi sorra, amelyek az autóipari ágazat kapcsolódó piaci szempontjából a legfontosabbak.

3.2.1. A főbb eredmények:

- Az aktuális tendenciákkal foglalkozó összes tanulmány és előrejelzés arra utal, hogy az autóipar középtávon tekintve világszerte növekedést felmutató ipari ágazat lesz, amelyre azonban továbbra is erőteljes átszervezések lesznek jellemzőek.
- Az értékteremtés és a foglalkoztatás növekedése a további kiszervezések révén elsősorban a részegységgyártás terén összpontosul.
- További kiszervezések mindenekelőtt az (egyesült államokbeli) tömegtermelést végző vállalatoknál várhatók; az európai (főleg a német) prémiumautó-gyártókat ez a jelenség kevésbé érinti.
- A gépjárműgyártás (személygépkocsi-ágazat) növekedése nemzetközi szinten elsősorban a BRIC-országokra (Brazília, Oroszország, India és Kína), köztük is elsősorban Kínára és Indiára, továbbá Európára összpontosul.
- Noha az általános tendencia a növekedés lesz, a súlypontok regionális viszonylatban történő eltolódásain kívül másra is számítani lehet:
 - fennáll a veszély, hogy egyes gyártók a létüket fenyegető válságokkal küzdenek majd,
 - nincs kizárva, hogy az USA-ban hasonló belső fejlődés zajlik le, mint az Egyesült Királyságban a kilencvenes években (átfogó szerkezetváltás regionális súlyponteltolódással),
 - a járműgyártók és beszállítók közötti kapcsolatok tovább változnak a kiszervezési folyamatok révén,
 - a beszállítói iparban további erőteljes koncentráció várható,
 - a technológiai (például autó- és motortechnológiai) fejlődés következtében jelentős áthelyeződések várhatók a részegységgyártás terén.

⁽⁴⁾ A CCMI 2007. november 23-i tájékoztató jelentése: „Az európai gépjárműipar: jelenlegi helyzet és jövőbeli kilátások” (előadó: Gustav ZÖHRER, társelőadó: Manfred GLAHE).

- Az a kérdés, hogy az egyes részegységgyártókat mennyiben fogják érinteni ezek az átszervezési folyamatok, számos különböző tényező alapján fog eldőlni. Ezek a következők:
 - az érintett vállalatok termékportfóliója és az, hogy mennyire vannak a kérdéses termékeknek egyéb gyártói,
 - a K+F-tevékenységek és költségeik felosztása,
 - a gyártók és a beszállítók közötti viszony,
 - a gyártásszervezés hatékonysága,
 - az értékteremtési hálózatokban és a klaszterkapcsolatokban való részvétel,
 - a vállalati struktúra és a tulajdonviszonyok,
 - a tőkésítettség és a szabad cash flow mértéke,
 - a regionális jelenlét.
- Az európai autóiipar regionális szerkezetére továbbra is a nyugat-keleti irányú eltolódás lesz jellemző.
- Továbbra is abból kell kiindulni, hogy az autóiiparban a termelékenység erőltetett növelése nagyobb súllyal esik latba, mint a várt termelésnövekedés. Ez tartós nyomást gyakorol a foglalkoztatásra és a munkafeltételekre (elsősorban a beszállítói iparban).
- A világ autóiiparában – de az európai autóiiparban is – jelentős túlkapacitások léteznek a személygépkocsi-gyártás terén. A kapacitástöbblet jelentette nyomást fokozza a további kapacitások várható kiépítése.
- A piacot a vásárlók egyre differenciáltabb és sokrétűbb igényei alakítják. Ennek során lényeges szerepet játszanak a demográfiai változások, valamint a jövedelmek és az eladási árak alakulása is.
- Lényeges kihívást jelent az éghajlatra való káros hatás, a nyersanyagok szűkössége és a biztonság. Ez fokozza a nyomást a fejlesztés felgyorsítására a hajtástechnológia (és a kipufogógázok csökkentése, alternatív üzemanyagok) és az anyagtechnológia terén, valamint az integrált intermodális közlekedési rendszerek tekintetében. A közeljövőben ez lesz a legnagyobb hatással az ágazatra, és azt is megkívánja, hogy meghatározzuk a közúti forgalom és a gépjárművek jövőbeli szerepét egy ilyen rendszer keretében.

3.3. Mind az autógyártók, mind pedig a forgalmazók esetében kiélestedt a verseny, amely egyre kisebb árrést/nyereséget eredményez számukra. A kereskedelmet ez különösen nagy mértékben érinti: itt a haszonkulcs mintegy 0,3 %. Mindez oda vezet, hogy a piac szereplői egyre inkább az értékesítés utáni piacokra (szerviz, karbantartás, pótalkatrészek) koncentrálnak. Itt az autógyártók domináns helyzetben vannak a független szállítókhöz képest.

4. Uniós jogi keret

4.1. Az elsődleges piacokkal ellentétben az értékesítés utáni piacokon versennyel kapcsolatos problémák figyelhetők meg. A szerződéses márkakereskedőknek nagy az ottani piacrésze (mintegy 50 %), a gépjárműgyártóknak pedig a pótalkatrészek piacán van nagy piacrészük. Ez kiegészül még az eredeti pótalkatrészekkel, amelyeket csak az autógyártókon keresztül lehet beszerezni. Az Európai Bizottságnak ki kellene kényszerítenie, hogy az önálló szervizek hozzáférjenek a műszaki információkhoz. Az elsődleges piactól eltérő versenyhelyzet abban is megmutatkozik, hogy az autógyártók általában lényegesen nagyobb haszonra tehetnek szert a pótalkatrészek terén, a márkakereskedők pedig javítással és szervizeléssel, nem pedig új autók értékesítésével realizálják hasznuk nagy részét.

4.2. A verseny védelme, a fogyasztók választási lehetőségének megőrzése, illetve a pótalkatrész- és javítási ágazatban az egyenlő feltételek biztosítása érdekében az Európai Bizottság 2003-ban közzétette a gépjárművekre vonatkozó jelenlegi csoportmentesítési rendeletet (1400/2002/EK), amely lefekteti a piaci szereplőkre vonatkozó szabályokat, és a tervek szerint 2010-ig marad hatályban.

A csoportmentesítési rendelet azokat a vertikális megegyezéseket határozza meg, amelyek nem tartoznak a tisztességtelen versenynek az EU-Szerződés 81. cikkében szereplő tilalma alá. Ezért ezek biztos hivatkozási alapot jelentenek a piaci szereplők számára. Amennyiben a megegyezések megfelelnek a csoportmentesítési rendelet feltételeinek, biztosra vehető, hogy összeegyeztethetők a versennyel kapcsolatos uniós rendelkezésekkel.

4.3. A gépjárműszektorra vonatkozó ágazatspecifikus csoportmentesítési rendelet sokkal részletesebb, mint az általános csoportmentesítési rendelet, és értelmezési problémák elé állítja a piaci szereplőket, elsősorban a kvv-kat. Piaci szereplők által benyújtott számos, nem a versenyre vonatkozó keresetet és megkeresést követően az Európai Bizottság tudomásul vette ezt. Az értékesítés utáni piacokon a gépjárműszektorra vonatkozó csoportmentesítési rendelet eleve nagyvonalúbb megközelítést biztosít, mivel a megegyezéseket bizonyos feltételek mellett egészen 100 %-os piaci részesedésig lefedi (az általános csoportmentesítési rendelet csupán 30 %-osig), bár speciális rendelkezések révén részben ismét visszavonják ezt a nagyvonalú szabályozást.

Így a gépjárműszektorra vonatkozó csoportmentesítési rendelet továbbra is meglehetősen vitatott, hiszen a márkakereskedők többsége a status quo fenntartásában érdekelt, miközben az autógyártók egyszerűbb és kevésbé szigorú rendelkezéseket szorgalmaznak, a független ágazat (független szervizek és pótalkatrészgyártók) pedig a hatályos jogszabályok jobb harmonizációját sürgetik.

4.4. A jelenlegi jogi keret jobb harmonizációja a következőket foglalná magában:

- a csoportmentesítési rendeletet;
- az új modellekhez kapcsolódó technológiai információk és új eszközök közzétételét és rendelkezésre bocsátását valamennyi szereplő számára;
- a műszaki vizsgálatra vonatkozó 96/96/EK irányelv aktualizálását;
- szellemi tulajdonjogokat (formatervezési mintaoltalom és szabadalmi oltalom);
- garanciarendeleteket;
- tréninget.

4.5. Valamennyi piaci szereplő jogbiztonságot szeretne, és tudni szeretné, hogy mi történik majd 2010 után. Az azzal kapcsolatos bizonytalanság, hogy a jövőben mit hoz a csoportmentesítési rendeletet, éppen a kkv-k számára jelent nagy fejtörést, ami teljességgel érthető, ha figyelembe vesszük a szerződések időtartamát és azokat a beruházásokat, amelyekre azért van szükség, hogy valamennyi szereplő naprakész legyen a gépjármű-technológiát illetően, és hogy biztosítva legyen az alkatrészekhez, információkhoz, technológiákhoz, új szerszámokhoz, berendezésekhez és tréningekhez való hozzáférés.

4.6. Az Európai Bizottság elkötelezett az iránt, hogy a 715/2007/EK számú „Euro 5” rendelettel megerősítse a jogi keretet. Ez a rendelet, amely a friss típusjövahagyással rendelkező járműtípusokra vonatkozó valamennyi műszaki információhoz való hozzáférést szabályozza, 2009 januárjában lépett hatályba.

4.7. Az EGSZB szerint a jelenlegi gazdasági és szociális keretfeltételek fényében az uniós jogszabályok átdolgozásának folyamatosan a szabad és tisztességes versenyt kellene elősegítenie, azáltal hogy:

- a mostani komoly válság idején kerülnek a mélyreható átalakításokat,
- kiegyensúlyozottan alakítják ki azokat a rendelkezéseket, amelyek a kereskedelmen belül a túl nagy koncentrációnak kedveznek,
- megteremtik a megfelelő keretet a biztonsághoz, a környezetvédelemhez és a rendelkezések egyszerűsítéséhez,
- új piacszerkezéssel elejét veszik a versenyellenes magatartásnak,
- a kisvállalkozói intézkedéscsomagban meghatározott „Gondolkozz előbb kicsiben” elv támogatása a kkv-k fejlesztésének, az innovációk és a munkahelyek védelmének ösztönzése érdekében.

5. Az európai autóipar értékesítés utáni piacának jelenlegi helyzete

Az európai értékesítés utáni piac az új és aktívabb szabályozási beavatkozás révén nagymérvű strukturális változás előtt áll. Technológiai és eljárásbeli változások is átrajzolják a résztvevők által alkalmazható sikeres üzleti modellt az értékesítés utáni piac valamennyi szakaszában, a gyártástól a marketingen át a forgalmazásig.

5.1. Szervizelés és javítás

A technológiai innovációk a káros kibocsátások jobb ellenőrzését, nagyobb biztonságot és kényelmet hoztak, ugyanakkor egyre nehezebbé teszik a járművek szervizelését és javítását. Éles verseny jellemezte piacról van szó, ahol számukat tekintve a kkv-k vannak túlnyomó többségben, akik versenyképes részegységeket és minőségi szolgáltatásokat kínálva alapvető fontosságúak a foglalkoztatás és az európai gazdaság növekedése szempontjából.

5.1.1. Különösen a több márkához használható eszközök gyártóinak van szükségük specifikus információkra (például az általános diagnosztikai eszközökre vonatkozó specifikus diagnosztikai információkra, hogy minél átfogóbb funkciókat biztosíthassanak). Több márkához használható, azaz általános eszközök nélkül a kisvállalkozások arra kényszerülnek, hogy külön eszközkészletet vásároljanak minden autómárkához, amit esetleg bevihetnek hozzájuk javításra. Ehhez olyan befektetésekre van szükség, amelyek nyilvánvalóan meghaladnák a kkv-k pénzügyi lehetőségeit. Az eszközgyártóknak megbízható és pontos szállítási információkra és adatokra van szükségük a járműgyártóktól ahhoz, hogy lépést tudjanak tartani a gépjárművekbe bekerülő újabb és újabb elektronikus rendszerekkel. Enélkül a diagnosztikai műszerek gyártói nem tudják elkészíteni a független javítóműhelyeket támogató szoftvereket.

5.2. Pótalkatrészek

Az egyes gépjárműtípusok olyan eredeti pótalkatrészeit, amelyek csak az adott típushoz használhatóak, elsősorban az eredeti berendezést gyártó (OEM) cégek vagy szerződéses beszállítók állítják elő. A pótalkatrészek jelentős része azonban – például a gumik, kerekek, akkumulátorok, gyújtógyertyák, különböző szűrők stb. – minden járműtípusban használható.

Egyre élesebb a globális verseny, különösen a gumi-, az akkumulátor- és a kerékgyártók között. Ezek az ágazatok a múltban átfogó szerkezetváltáson mentek keresztül. A különböző alágazatokat alaposabban meg kellene vizsgálni.

5.2.1. Utángyártott és másolt pótalkatrészek

A pótalkatrészek piacán egyre fontosabb szerep jut az alternatív, független beszállítóknak. Ők gyakran olyan ár-érték arány mellett kínálnak pótalkatrészeket, amely jobban megfelel a vevői elvárásoknak (például amikor öregebb autóknál a magas élettartamnál fontosabb a kedvező ár). Ilyenkor elsősorban nem az eredeti lemasolásáról van szó, hanem a funkcionalitásról.

Gyakran találkozni azonban gyenge minőségű, illegális másolatokkal, illetve hamisítványokkal is. Ilyenkor végső soron a fogyasztó megtévesztéséről van szó, amely egyre inkább megakadályozható a szabadalmazás, a kereskedelempolitika eszközeivel és a szellemi tulajdon védelmét szolgáló eszközökkel.

5.2.2. Autótuningipar

Az autók tuningolása az autóipar gyorsan növekvő ágazata.

A tuningipar autók módosításával foglalkozik, javítva a gépjármű teljesítményét, általános vizuális megjelenését és biztonságát. A tuningkonceptió alkalmazható az autó valamennyi részére, például a kerekekre, a gumikra, a lökhárítókra, a motorra, a kocsi-belsőre, a karosszériára, a kipufogórendszerre stb.

Számos vállalkozás van, amely kizárólag a tuningüzlettel foglalkozik, és termékeit a globális piacokon értékesíti. Ezek a cégek általában innovatív ötleteket és anyagokat használnak fel, és új műszaki trendeket is kialakítanak, amelyeket némely esetben a járműgyártók is átvessznek, és a hagyományos piacon alkalmaznak.

Az Európai Bizottságnak specifikus jogszabályokat kellene kidolgoznia és közzétennie az autótuningolási ágazat szabályozására.

5.3. Biztonság és tartós környezetvédelmi haszon

Annak biztosításához, hogy a járművek ne csak akkor feleljenek meg az uniós károsanyag-kibocsátási és biztonsági normáknak, amikor vadonatúj állapotban elhagyják a gyárat, hanem egész életük folyamán, rendszeres műszaki ellenőrzésre, megfelelő szervizelésre és javításra van szükség. A független szereplők és a márkaszervizek mind a vadonatúj, mind az idősebb típusok esetén fontos szerepet játszanak annak biztosításában, hogy a járművek biztonságosak maradjanak, és megfeleljenek a vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak. Ez a szolgáltatási szint csak akkor biztosítható, ha a járműgyártók folyamatos hozzáférést tesznek lehetővé az információtechnológiához, és ha elérhető a több márkához is használható eszközök és felszerelések, a pótalkatrészek és a tréning.

6. Az értékesítés utáni szektor jelentős átrendeződése

6.1. A gazdasági és pénzügyi válság súlyosan érintette az egész autóipart, valamint az ahhoz tartozó kereskedelmi és szolgáltatási ágazatot. A vállalatok (és különösen a kkv-k) számára a legfőbb problémát az jelenti, hogy nehezebben jutnak hitelekhez, illetve hogy visszaesett az új autók iránti kereslet. Másrészt az autóipar értékesítés utáni piacait sok más tényező is befolyásolta. Többek között az alábbiak:

- az autók átlagéletkorának növekedése alacsonyabb évi megtett kilométer mellett;
- az alkatrészek hosszabb élettartama és az egyes szervizelések között eltelt időszakok megnövekedése miatt a javítások mértékének csökkenése;
- a javítási költségek viszonylagos növekedése, mivel túlnyomórészt csúcstechnológia kerül beépítésre az autókba;
- a háztartások csökkenő bevételei és a fogyasztók növekvő ártudatossága miatt a javítási költségekre nehezedő nyomás;

- egyre több elektronikai berendezés beépítése a modern járművekbe; egyre bonyolultabb berendezések;
- a pótalkatrészek számának növekedése, a modellek és a felszereltségbeli változatok számának drasztikus emelkedése;
- növekvő komplexitás a javítás és a szervizelés, az alkatrészek jelölése, valamint a szerszámok kiszerezése terén;
- hatalmas beruházások informatikai rendszerekbe, szerszámokba, alkatrészekbe és tréningekbe;
- az autógyártóknak az a gyakorlata, hogy szervizelési szerződéseikkel magukhoz kötik az ügyfeleket.

6.2. Ennek eredményeként alapvető átalakulás zajlik, amely többszintű szerkezetváltozáshoz vezet:

- A vállalat-összeolvadásokkal és -felvásárlásokkal jellemzett piaci koncentráció irányába mutató tendencia tovább folytatódik majd, és a válság következtében még inkább felerősödik.
- Csökken a független szervizek és alkatrész-nagykereskedők száma.
- A kicsi és közepes szervizek és alkatrész-nagykereskedők egyre inkább afelé tendálnak, hogy átfogó szolgáltatásokat nyújtsanak, független konszernekhez, illetve láncokhoz csatlakoznak, hogy meg tudjanak felelni az üzleti környezetükben jelentkező növekvő követelményeknek.
- Az alkatrészgyártókra és -kereskedőkre egyre nagyobb árnyomás nehezedik.
- Mivel az új autók kereskedelme csekély haszonnal jár, az autógyártók az értékesítés utáni piacokon bővítik üzleti tevékenységeiket.

6.3. Ezen túlmenően vannak ugyan lehetőségek az értékesítés utáni piacokon a nagyobb mértékű pótalkatrész-kereskedelemre, a beszállítóktól azonban egyre inkább olyan innovatív termékeket várnak el, amelyek javítják a gépjármű eredeti alkatrészeinek teljesítőképességét és biztonságát, és keresletet gerjesztenek a piacon. Mindez oda vezet, hogy a szerződéses márkakereskedőknek meg kell küzdeniük piacrészükért, főleg, mivel csökken a pótalkatrészek iránti kereslet a legfontosabb piaci szegmensben, azaz a 4 évesnél nem öregebb és az új autókénál.

6.4. Az EGSZB szerint az értékesítés utáni piacokon történő szerkezetváltozás abba az irányba folytatódik majd, hogy különféle új partnerségek és az ügyfélkapcsolatok új formái jelennek meg. Az autóipar és az egyéb iparágak szoros összefonódása, valamint a beszállítói ágazat és az autókereskedelem legyezőszerű szétágazása a szerkezetváltozás minden formáját életre hívja, ami rendkívül komoly negatív hatásokkal jár a kkv-kre, illetve kihát sok százezer munkavállalóra az egyes uniós országokban. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak pontosan figyelemmel kellene kísérnie az értékesítés utáni piacokon végbe menő szerkezetváltozási folyamatokat, és szükség esetén, a verseny biztosítása érdekében, be is kellene avatkoznia.

7. Szociális szempontok

7.1. Szak- és továbbképzés

Általánosságban elmondható, hogy az ágazatban jól ki vannak építve a szak- és továbbképzési rendszerek. Ez egyrészt a gépjárműgyártók kikötéseiből adódik, másrészt pedig a gyors műszaki fejlődés is állandó továbbképzést tesz szükségessé. Aligha van még egy olyan ágazat, amelyben ilyen magas az évente továbbképzésen részt vevő munkavállalók aránya. Természetesen itt is léteznek különbségek, melyek alapvetően az üzem jellegéből és méretéből adódnak. Elsősorban a kis (általában családi) üzemek számára jelent nagy problémát, hogy lépést tartsanak ezen a téren. Saját felépítéséből adódóan a szakképzés gyakran túlságosan az adott munkahelyre, illetve egy bizonyos márkára koncentrál. Ez csökkenti a munkavállalói mobilitást, és megnehezíti a (munkahely)váltást. Az EGSZB ezért támogatja azokat a törekvéseket, melyek célja egy egységes európai tanúsítási rendszer kialakítása.

7.2. Biztonság és egészség

A gépjárműgyártással összefüggő szakmák nehézségei eltérőek a gyakran automatizált és jelentős technikai eszközökkel rendelkező összeszerelő üzemek és a javítóüzemek között, ahol még mindig dominál a kézzel végzett munka. A munkafeladatok ismétlődése meglehetősen rendszerességgel munkaképtelenséget okozó fájdalmak vagy az izmokat, a csontrendszert érintő zavarok megjelenéséhez vezethet a munkavállalóknál. A demográfiai változás kapcsán várható kihívások tükrében elkerülhetetlennek látszik a munkaszervezés átalakítása, ha azt akarjuk, hogy elegendő képzett és jó egészségi állapotban levő munkaerő álljon rendelkezésre, akik egészen a nyugdíjkorhatárig munkaképesek. Különböző hiány léphet fel az ágazatban a tapasztalt szakmunkásokból.

A foglalkozási kockázatok elkerülésére vonatkozó terveknek és a munkahelyek hozzáigazítására vonatkozó intézkedéseknek ezért nem csupán a különböző szennyezőanyagokat és mérgező anyagokat kell tekintetbe venniük, hanem munkavégzésük nehézségeit illetően is védeniük kell a munkavállalókat.

Az új technológiák megjelenésével új veszélyforrások adódnak; hamarosan foglalkozni kell majd például a nehézáramú rendszerekből adódó balesetek veszélyével és a hidrogénrobbanások kockázatával. Ehhez megelőző intézkedésekre van szükség. Jelenleg egyáltalán nem lehet felbecsülni, hogy milyen mértékű változáson megy majd át egy átlagos munkahely. Az egyes érdekelteknek azonban világos célkitűzésekre van szükségük ahhoz, hogy elkezdhessék a megfelelő stratégiák kidolgozását. A gépjárműgyártással összefüggő szakmai kockázatok a szociális partnerek között kialakuló párbeszéd alapkérdései közé tartoznak, amellyel kapcsolatban rendelkezéseket kellene előírni a megelőző intézkedések ösztönzése és a munkavállalók biztonsági felügyelete érdekében.

Az EGSZB támogatja azon európai uniós és tagállami kezdeményezések és eszközök megerősítését, amelyek a higiénia, a biztonság, az egészségügy vagy a szakemberek átsorolása területét érintik.

7.3. Demográfiai változás

A népesség elöregedése az autóiparhoz kapcsolódó piacokon is érezteti hatását. Nőni fog a munkavállalók átlagéletkora, így az egészségügyi kérdések egyre inkább kihatnak majd a munkaszervezésre, a tréningek iránti igényre és a munkafeltételekre.

7.4. Fizetés

A fizetések és a bérek kérdése nem tartozik az EU hatáskörébe. Az autóipar kapcsolódó piacainak sajátos helyzete azonban indokolja, hogy alaposabban szemügyre vegyük a problémát. Szinte valamennyi uniós tagállamban átlagon felüli nyomás nehezedik a fizetésekre az ágazatban. Ez a nyomás legfőképpen az autógyártóktól ered. Rendkívül erős függőségi viszony áll fenn az autókereskedők/szervizek és a koncessziókat odaítélő autógyártók között. A gyártók döntenek a beruházásokról és a tréningekkel kapcsolatos normákról, valamint – például céldátumok kitűzésével – közvetetten is befolyásolják a végleges fogyasztói árat, miközben a kereskedőknek és a szervizeknek kell viselniük az anyagi terheket és minden gazdasági kockázatot. A szociális partnerek mozgástere így a kollektív tárgyalásokban csak korlátozott, ami azt vonja maga után, hogy az ágazatban meglehetősen alacsony béreknek kínálnak. Ez, kiegészülve a nehéz munkakörülményekkel, a fiatal munkavállalók szemében csökkenti az ágazat vonzerejét. A jövőben várható, hogy problémák lépnek majd fel a szakmunkások alkalmazása terén.

8. Kihívások és lehetőségek

8.1. A kapcsolódó ágazatokra az elkövetkező években jelentős változások várnak, pozitívak és negatívak egyaránt. Miközben teljesítményük nagyrészt párhuzamosan alakul a járműgyártó ipar eredményeivel, vannak olyan, fontos területek is, ahol különféle egyéb tényezők is befolyásolják a versenyt, például a forgalmazás és értékesítés szabályai, a környezeti hatások, a biztonsági kockázatok (kiegészítő termékek) vagy az újrahaznosítási tevékenységek, a szellemi tulajdonjogok (hamisítás). Az ilyen területeken az innovációnak alapvető szerepet kell játszania mindezekben a kapcsolódó tevékenységekben.

8.2. Például a gépjármű-részegységek ágazatában, a gépjárműkereskedőknél és a javítási tevékenységek ágazatában jelentős hajtóerők vannak a verseny növelésére: új forgalmazási és értékesítési szabályok az új gépjárművekre (a csoportmentesítési rendelet); új európai rendelet a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására, értékesítésére és javítására, ideértve az úgynevezett „formatervezési irányelvet” (98/71/EK irányelv) módosító új „javítási rendelkezést”.

8.3. A politikai, jogi és technológiai kihívásokra adott válaszul a több márkával foglalkozó piaci szereplők és autós szervezetek széles köre fogott össze a javításhoz való joguk, illetve az ügyfelek azon joga védelmében, hogy járműveik szervizelését, karbantartását és javítását a saját választásuk szerinti szervizben végeztethessék. A jelenlegi szabályok 2010-ben érvényüket veszítik, és viták tárgyát képezik, hogy megújítják-e őket vagy sem ⁽⁵⁾.

8.4. Az autóiipari értékesítés utáni piac terén működő vállalkozások legnagyobb részét kitevő kkv-k az EU gazdaságának és foglalkoztatásának gerincét alkotják. Az autóiipari értékesítés utáni

piacon belül a szabad és tisztességes verseny garantálásához alapvetően fontos a világos és konkrét jogalkotás ⁽⁶⁾.

8.5. A jelenlegi válságban olyan rövid távon hatékony támogatási intézkedéseket kell hozni, amelyek az autóiipar egésze és az abban foglalkoztatottak számára lehetővé teszik a gazdasági visszaesés átvészelését. Közép és hosszú távon elsősorban a kis- és mikrovállalkozások lesznek azok, melyek csak akkor lesznek képesek versenyben maradni, ha új koncepciókat dolgoznak ki, és beruháznak. Mivel számos kisvállalkozás egyedül erre nem képes, egyre több összeolvadás és szövetség jön majd létre, valamint új partnerségek a civil társadalom legkülönbözőbb szereplőivel; ezenkívül speciális hálózatokat hoznak létre független szakértők vagy az új technológiák (elektromos, hibrid) szakértőinek részvételével.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI

⁽⁵⁾ A „Jog a javításhoz” (Right to Repair) kampány eredeti támogatói:
AIRC – Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie [Karosszériajavítók Nemzetközi Szövetsége]
CECRA – European Council for Motor Traders and Repairs [Motor-kereskedők és -javítók Európai Tanácsa]
EGEA – European Garage Equipment Association [Európai Szervizfelszerelés-egyesület]
FIA – Fédération Internationale de l'Automobile [Nemzetközi Autós-szövetség]
FIGIEFA – International Federation of Automotive Aftermarket Distributors [Autóiipari Alkatrész- és Tartozékforgalmazók Nemzetközi Szövetsége]

⁽⁶⁾ EGSZB-velemény az Európai Bizottság alábbi közleményéről: „Gondolkozz előbb kicsiben!” – Európai kisvállalkozói intézkedéscsomag: „Small Business Act”, COM(2008) 394 végleges; HL C 182., 2009.8.4., 30. o.