

EXKLUZÍV MAGYAR GÉPJÁRMŪIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE

15 éve ügyvezető elnök dr. Győző Gábor

**A KAPCSOLATÉPÍTÉS, A KAPCSOLATTARTÁS TITKA:
MAXIMÁLIS TISZTELET ÉS VALÓDI ODAFIGYELÉS**



A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete idén már 18 éves. A tagvállalatok száma sokszorosán meghaladja az alapítókét. Dr. Győző Gábort 1993-ban választották az egyesület ügyvezető elnökévé, azóta is betölti ezt a tisztséget.

Másfél évtizede a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete ügyvezető elnökeként vallja: ha az ember tiszteli tárgyaló- és beszélgetőpartnereit, és akik érzik, az odafigyelés valódi, akkor könnyű kapcsolatot teremteni. Szinte nincs olyan autós rendezvény, ahol ne

találkoznánk vele. Presztízsnek tekint, ahová hívják, oda elmegy, legyen az az ország bármely része. Ezek az összejövetelek mindig jó alkalmat kínálnak a vélemények, álláspontok meghallgatására, ami nélkülözhetetlen az egyesület eredményes működéséhez

Az egyesület 1990-ben alakult, kitalálója Haris György volt – mondja dr. Győző Gábor. – Létrejötté indítékaként szerepelt, hogy piacok megnyitak, erősödött az autóbehozatal, megszűnt a személygépkocsi-kereskedelemben állami monopólium. Haris György jól megérezte, ahogy a legkülönfélébb márkák jelennek meg a piacon, ahogy egyre növekszik az import, jól jöhet egy érdek-képviselői szervezet. Nem tévedett, az idő őt igazolta.

Tizenhárom vállalat alapította az egyesületet, kettő közülük akkori nevét használva tag ma is, a Porsche Hungaria és a General Motors. (Bár utóbbi neve néhányszor változott az évek során, most a név régi, de jóval nagyobb a felügyelt terület.) Alapító tag volt a Hungaria Biztosító, később csatlakozott az egyesülethez például a Renault.

Akkortájt márkakereskedések hozták be az autókat, márkakereskedőként, miközben értékesítették a járműveket, egyúttal importőri feladatokat is ellát-

tak. Amikor az egyesületben a választást követően ügyvezető lettem, 1993-ban, akkor én már viszonylag tiszta képet kaptam. Az egyesület 23 tagja mind importőr volt. (Azért akadt még olyan importőr, aki értékesített is.)

● **Mára alaposan megváltozott a kép, márkakereskedőt nemigen találunk az egyesületben.**

– A magyar gépjárműágazat csodálkozva fogadta azt a gyári magatartást – amit Nyugat-Európa már korábban megismert –, hogy a gyárak nem kockáztattak. Először megoldoztatták a piacot, bevezették a márkát egy hazai céggel. Amikor pedig kezdett kialakulni, működni az értékesítő- és a szervizhálózat, akkor a gyár jó szóval, kényszerítéssel vagy egyszerűen a disztribútori jog nem meghosszabbításával, visszavonásával saját maga jött be a piacra. Az még a jobbik esetek közé tartozott, amikor fokozatosan kivásárolta a magyar céget. Az elmúlt 15 évben minden variáció megtörtént.

Az egyesületben jelenleg már csak gyári cégek vannak jelen importőrként (egy-két kivételtől eltekintve), és nemcsak személygépkocsi, hanem kis- és nagyhaszonjármű, autóbusz, motorkerékpár, mezőgazdasági traktorok, pótkocsiimportőr tagvállalatunk is van. 1993-ban, amikor megválasztottak, csak személyautós tag volt az egyesületben. Látna az eredményeket, 1995-ben a HIFE-ből kiléptek tagok, döntő többségük átlépett hozzánk, így alakult ki a nagyhaszonjárműimportőri kör. Aztán jelentek meg a motorkerékpárosok...

Napjainkra teljesen leegyszerűsödött a dolog, minden olyan szárazföldi jármű, amelynek rendszáma van, annak a márkának az importőre tagja lehet az egyesületnek. Nincs különleges követelmény, nincs semmiféle korlátozás, a rendszám jelenti az egyedüli választóvonalat.

● **Melyek az alapvető feladatok az egyesületnek?**

– Az érdek-képviselői a mindenkori kormánnyal szemben. Fontosnak tartom megjegyezni, semmiféle politikai befolyásunk sincs!

Egy példa, a többszöri kormányváltást „túlélte” javaslat az idén látszik végre megoldódni. 1994 februárjában (a Boroskormány idején) az akkori KPM-ben egy értekezleten felvettem, érthetetlen, miért kell a gyári új járműveknek forgalomba helyezés előtt műszaki vizsgát tenni! A helyettes államtitkár nem kertelve azt válaszolta, erre a bevételre is szüksége van a költségvetésnek. Akkor azt javasoltam, mi vállaljuk, hogy a műszaki vizsga díját változatlanul befizetjük, de ne kelljen a műszaki vizsgát elvégezni. Aztán jött 2 hónap múlva a választás, új kormány, megint választás, megint új kormány, és az 1994-es javaslatra 2000-ben (!) jelent meg egy jogszabály, amely kimondta, 2001. január 1-jétől a közlekedési hatóság eltekinthet a műszaki vizsgától. Mindössze három betű, a „het” – és a probléma továbbra is probléma maradt! Újabb éve-

ket kellett várni, míg idén augusztustól életbe lépett a jogszabály személygépkocsira, motorra. A Közlekedési Főfelügyeletnek, majd utódjának, a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak tehát újabb 7 évre volt szüksége ahhoz, hogy megalkossa a saját feltételeit! 1994–2000–2008 – nem kevés idő!

● **Akad még hasonlóan hosszú nyúló ügy?**

– Nem is egy. Az 50 cm³ alatti motorkerékpárok műszaki vizsgálója, forgalmi engedéllyel, rendszámmal való ellátása. Hat éve küzdünk ezért, noha a jogszabály megvan! A politika tart ettől a lépéstől, valószínű a 20 000 forintos regisztrációs-díj-kiesés miatt, ami – persze csak hozzávetőleges számot tudunk – 200 000 embert érintene.

Egy másik, igen lényeges ügy, szintén érdek-képviselői téma. 2001-ben (!) kezdtük el mondani, hogy a fogyasztási adóval hihetetlen nagy a csalás lehetősége, mert számla alapján történik az adó levonása. 2001-ben alakult meg a GÉMOSZ, augusztusban Gablini Gáborral, az újonnan alakult érdek-képviselői szervezet elnökével megállapodtunk, közösen lépünk fel ez ügyben, mivel közös az érdekünk. A VPOP kifogástalanul végezte a munkáját, hogy a regisztrációs adó áfabeszédése az APEH-hez került, ezzel az állam milliárdokat dob ki az ablakon. Nem véletlenül hallani szinte hetente milliárdos autós áfacsalásokról. Küzdünk azért, hogy az áfabeszédés visszakerüljön a VPOP-hez.

● **Van még olyan terület, ahol úgy érzi, szélmalomharcot vív-nak?**

– Nem tudjuk például elérni, hogy a forgalomból történő átmeneti időre való kivonás (nem összetévesztendő az ideiglenes kivonással) megszűnjék. A jogszabály néhány esetben biztosít erre lehetőséget: ha a kocsit ellopják, ha a tulajdonos külföldre eladta (számomra érthetetlen, mi az, hogy átmenetileg kivonják a forgalomból). Ha valaki külföldre megy dolgozni (visszatérés

után, ha ragaszkodik a kocsijá-
hoz, legfeljebb újra forgalom-
ba helyeztetni). A törvénymódo-
sítás időről időre az Igazság-
ügyi Minisztériumnál „bukik
el”, ők a magántulajdon védel-
mére hivatkozva utasítják el
folyamatosan ezt a javaslatot.

● **Többször hallatta a hangját az egyesület gépjárműbontó-
űgyben is.**

– Szeretnénk azt elérni, hogy
gépjárműbontó csak regisztrált
lehesen. Furcsa, hogy az
önkormányzatoknál a jegyző
dönti el, kinek ad működési
engedélyt bontó üzemeltetésé-
re. Miközben a regisztráláshoz
a közlekedési és környezetvé-
delmi hatóság együttes pozitív
véleménye szükséges. Ha egy-
szer van előírás a regisztrálás
feltételeire, ami kötelező
Magyarországon is, akkor
milyen alapon működhet, aki
nincs regisztrálva? Ez ellenté-
tes minden jogszabállyal!

● **Másfél évtizede dolgozik
egy nem igazán egyszerű
szakmai terület érdeképvise-
lete élén. Hogyan lehet ennyi-
féle emberrel szót érteni, egy-
séges véleményt kialakítani?**

– Azt szoktam mondani, a kor
olyan, mint a szegénység.
Nem szégyen, csak kellemet-
len. Viszont a kornak megvan
az az előnye, hogy tisztelik.
Valószínű, az is sokat számít,
hogy különösebb probléma
nélkül tudok kapcsolatot tartani.
Azt hiszem, amennyiben
egy ember sem a korától, sem
vezetőként a pozíciójától nincs
elszállva, ha mindig maximálisan
tisztelt tárgyaló-, beszélgető-
partnereit, azok érzik, nem
látszat, hanem valódi az odafigy-
yelés, tényleg érdekel, amit
mondanak, akkor nagyon
nehéz negatív tapasztalatra
szert tenni. Sokan még szemé-
lyes döntésük előtt is kikérik a
véleményemet, például egy-
egy munkatárs felvételekor.
Többször ismétlem: a telefon-
nak két vége van, én mindenki-
nek segítek, aki hozzám fordul.

Ha értünk el eredményt, abban
igen nagy része van munkatár-
samnak, **Illiné Békefi Dórán-**
nak. Ő egy igazi háttérmun-
kás, észrevétlenül dolgozik az

egyesületnél több mint másfél
évtizede. Az ő segítségével, szor-
galma, türelme nélkül nem tar-
tanánk ott, ahol tartunk.

● **Sokan vannak, akik nem
tudják, hogyan került a
Magyar Gépjárműimportörök
Egyesületéhez.**

– Egy rövid ideig dolgoztam a
Külkereskedelmi Minisztérium-
ban. Ez a rövid idő 20 évig tar-
tott, 1965-től 1985-ig. Az utol-
só 7-8 évben a minisztérium
ellenőrzési osztályát vezettem,
mely ellenőrzés természetesen
szakmai volt (nem APEH-revi-
zorra kell gondolni). Nagyon
jó kis csapatot sikerült ott kiala-
kítani.

A csapat egyik tagja – eljövete-
lem előtt 3-4 évvel – az egyik
külkereskedelmi vállalatához
került, ahol 85-ben vezérigaz-
gatóvá nevezték ki. Az ő több
hónapos agitációja eredmé-
nyeképp elvállaltam annál a
vállalatnál a gazdasági igaz-
gatói posztot. Hét évig voltam
ott, az Interagnál, amely hihe-
tetlenül széles profilú külkeres-
kedelmi vállalat volt, a benzinku-
taktól a BMW-képviseleten át
export-importtal, szervizek-
kel foglalkoztunk, sokrétű tevé-
kenységet folytattunk. Az utol-
só 2 évben én voltam a vezér-
igazgató.

Az Interagnál töltött évek szép
periódusa az életemnek, és ma
is büszke vagyok arra, ha egy-
kori kollégáim összejönnek,
nem fordul elő, hogy nem hív-
nak meg, pedig nem voltam
puha főnök.

Az egyesületnél úgy kerültem
szóba, hogy az Interag hozta
be Magyarországra a Mitsubi-
shit, a Hondát, a Daihatsut, az
Alfa Rómeót... Ezek előkészíté-
sében, lebonyolításában elég
intenzíven részt vettem. Aztán
az Interag is úgy járt, mint
később több cég, felépítettük a
Hondát, a Mitsubishit, azután
megjelent a gyár, és közölte,
eddig tartott. A Daihatsu még
a magyarországi piacról is
kiszorult, pedig az első évben
1000 darabot értékesítettünk,
ami azért nem volt kevés, külö-
nösen a rendszerváltás idején.
Ilyen autós múlttal merült fel a
nevem az egyesület ügyvezető
elnökének választásakor. Hár-

munk közül választottak
engem.

● **Mindez 15 évvel ezelőtt tör-
tént. Hogyan lehetséges a mai
információdömpingés világ-
ban, az örökké változó jog-
szabályok, rendeletek szöve-
vényében mindig naprakész-
nek lenni?**

– Egyrészt mozogni kell a tag-
vállalatoknál, szünet nélkül
figyelemmel kísérni a jogsza-
bályokat. Meg kell kérdezni a
tagvállalatokat, mit szeretné-
nek, aztán az elnökség eldön-
ti, mi az, amivel foglalkozni
kell, érdemes, mit kell hagyni.
Mert ilyen is van, előfordul,
hogy az a vélemény, ebbe ne
kezdjünk bele, mert semmi
esély a sikerre. A tagvállalati
vezetők szinte mindegyike első
számú vezetője a cégnek, ezért
pontosan tudják, hol és mi fáj.
Nagyon jó alkalmak a vélemé-
nyezésre, az álláspontok meg-
hallgatására a különböző ren-
dezvények. Igaz, nagyon
fárasztó, de ahová engem hív-
nak, oda elmegyek, teljesen
mindegy, hogy az Budapest,
Nyíregyháza, Pécs vagy Sze-
ged. Ilyen alkalmakkor óhatat-
lan, hogy többféle emberrel
találkozzak, beszéljek. Hihet-
len sok információt lehet kap-
ni. Főleg ha az ember tud kap-
csolatot teremteni, akkor az
emberek könnyen megnyílnak.
Ebben a munkakörben ez
nagyon lényeges.

● **Sokszor szerepel a sajtó-
ban, tévében, rádióban. Ez
sem lehet véletlen.**

– Véleményem szerint nagyon
komolyan kell venni a sajtó
valamennyi munkatársát.
Engem fel lehet hívni hétvégén
is, mert tudom, egy napilap
hétfőn reggel megjelenik. Elő-
fordult, hogy egy egyperces
interjúért karácsony másnap-
ján mentem el az egyik televí-
ziótársasághoz. De tavaly pél-
dával a Mercedes albertfalvai
telepén kívántak velem interjút
készíteni, vasárnap délben, 40
fokban. Azt mondtam, termé-
zetesen megyek. Úgy érzem,
a szakmai újságírók döntő
többsége partnernek tart, én
pedig megbecsülöm őket
azzal, hogy nem próbálok mel-
lébeszélni.

● **Az említett, régóta húzódo
ügyek megoldásán kívül mit
szeretne megvalósítani, elér-
ni?**

– Van egy álmom, de nem
azért, mert szeretek nagyot
álmodni: az új járművek forga-
lomba helyezésekor eltűnik a
papír! Ehhez a Nemzeti Közle-
kedési Hatóságot kellene szá-
mítástechnikailag összekötni a
Központi Hivatal Adatbázisá-
val (ezen intézmény és az
okmányirodák között már léte-
zik számítógépes kapcsolat).
A típusbizonyítványt a gyárból
elektronikusan átküldenek az
importörhöz, ők az NKH-nak.
Ott ellenőriznék, megfelel-e a
magyar műszaki követelmé-
nyeknek. (Ha európai uniós a
típusbizonyítvány, azaz a 27
ország bármelyikének közle-
kedési hatósága állítja ki, a másik
26 köteles azt tudomásul ven-
ni!) A Nemzeti Közlekedési
Hatóság rendszerbe veszi,
visszaír az importörnek. Ettől
kezdve az alvázszám alapján
azonosítható a jármű.

Az állampolgár elmegy a
kereskedésbe, kiválasztja a
gépkocsit, specifikálja. A már-
kakereskedés elektronikusan
közli a vevő, valamint a specifi-
kált kocsit adatait a hatóság-
gal, ahol mindezeket nyilván-
tartásba veszik. A vevő ezután
elmegy az okmányirodába,
bemutatja a számla, a szerző-
dés másolatát, az iroda össze-
veti az alvázszám alapján az
adatokat a Központi Hivatal
adatbázisában szereplővel, és
kiadja a forgalmi engedélyt.
És közben nincs papír! Renge-
teg felesleges munkától lehet
így megkímélni az embereket,
és ami még ennél is fontosabb,
lényegesen csökken a hibalehe-
tőség. (Egyszer kell beírni a 17
karakteres alvázszámot.)

De még tovább is álmodom!
Ha az autót a márkakereskedő
helyezhetné forgalomba,
adhatná ki a forgalmi enge-
délyt és a rendszámot, persze
amennyiben az importör hoz-
zájárul az eladáshoz, azaz a
márkakereskedő kifizette az
autót – ezt szeretném megér-
ni!