



A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete értékelése a 2010. decemberi és egész évi újjáépítési piacról a forgalomba helyezési mutatók alapján

A gépjárműpiac és azt övező gazdasági környezet 2010-ben 2009-hez képest tovább romlott. Az újjáépítési-kereskedelmi alapvetően meghatározó finanszírozási környezet jelentősen szigorodott, kormányzati, törvény és felügyeleti intézkedések sora nehezítette az értékesítés finanszírozási támogatását.

Sajnálatos az a körülmény, hogy a finanszírozók – a magánszemélyeknek szóló – új termékkel még nem jöttek ki, így egyfelől a finanszírozási termékek iránt nincs érdemi érdeklődés, miközben a hitelt vagy lízinget igénylő ügyfelek jelentős része az új szabályok szerint nem finanszírozható. Bízunk abban, hogy a jelentősen szigorított hitelezési környezetben a finanszírozók előbb-utóbb megtalálják azokat a termékeket, amelyekkel a hitelezés alacsony és kalkulálható kockázat mellett folytatható.

Jelentősek azok a tényezők is, amelyek alapján a magyar vásárlóerő az EU fejlettebb országaival szemben azzal a helyzettel szembesül, hogy vásárlóerő paritáson a közlekedési eszközök a legdrágábbak közé tartoznak fogyasztói listaáron, addig a lakosság átlagos jövedelme messze elmarad az EU-átlagtól. Elmondhatjuk tehát, hogy a magyarországi jelentős adóterhelés miatt végül a gépjárművek fogyasztói ára és üzemeltetési költsége hazánkban igen magas annak ellenére, hogy a gyári nagykereskedelmi transzferárak a legalacsonyabbak közé tartoznak az EU-ban.

A hazai nagy svájci frank alapú hitelállomány nemcsak azt jelenti, hogy az adósok törlesztőrészelet megnövekedett, hanem azt is, hogy a frankalapon korrigált tőketartozás mértéke – a szerződött hosszú futamidő miatt – szinte minden esetben jelentősen meghaladja a gépjármű piaci értékét, így ezek a gépjármű-tulajdonosok még évekig nem fognak tudni kiszállni autójukból és újat vásárolni.

Pozitív változást jelenthet a lakosság nettó jövedelmének emelkedése, amely gépjárművásárlást is generálhat. További potenciál a vállalati autók elhalasztott cseréje, amelyek esetében a növekvő üzemeltetési költségek motiválják a céges autók lecserélését.

A Széchenyi-terv járműparra vonatkozó fejezete preferált ágazatnak minősíti a gépjárműjavító szektort, ami tagvállalataink és hálózataink bevételi forrásainak jelentős részét termeli. Úgy gondoljuk, hogy – az időnként felröppenő híresztelések ellenére – a márkaszervizekben végzett javítási és karbantartási munka az ügyfelek számára kiemelkedő minőséget és garanciát ad, miközben a látszólag magasabb óradíjak a szigorú gyári munkaóranormák miatt a végén sok esetben olcsóbb javítási számlaösszeget adnak ki, mint a látszólag olcsóbb óradíjjal, de nem a legkorszerűbb technológiával dolgozó, a gyári képzésen részt nem vett javítók esetében.

Érdekelhetően növelné piaci lehetőségeinket, ha a kormány gazdaságpolitikája eredményeképpen mérséklődésnek indulna a CDS felár és hitelkamat, erősödne a forint és elkezdődne a munkahelyek számának gyarapodása. Mindez a gazdasági előnyök mellett a devizahitelek helyzetének javulását, a potenciális vásárlók optimizmusát, jövőbe vetett hitét támogatná, ami a beruházási kedv egyik legfontosabb tényezője. Nem öncélúan gondolkodunk a piac növekedésében, hanem tekintetbe vesszük a több mint 11 éves személyautó-, a több mint 15 éves motor- és a

több mint 11 éves teherautó-állomány környezeti hatásait, baleseti kockázatát is.

Gyerekipőben jár a feketegazdaság elleni fellépés, így – becslések szerint – több tízezer külföldön forgalomba helyezett személygépjármű fut az útjainkon, és továbbra is virágzik a fekete és szürke behozatal. Ezek évente több ezres tételben csökkentik a legális újautó-piacot és több milliárd forinttal az állam bevételeit. A legnagyobb piaci tartaléknak gondoljuk a gazdaság fehéritését, amelynek során a legális értékesítői és javítói szakma versenyhátránya csökkenhet, és az adót és járulékot nem fizető feketegazdaság szerepe visszaszorulhat. Erre vonatkozó konkrét javaslataink, amelyeket az Autós Nagykoalícióval együttműködve fogalmaztunk meg, a döntéshozók asztalán vannak. Ószintén reméljük, hogy Magyarország elindul a feketegazdaság hatékonyabb visszaszorításának útján, ami a legális szféra megerősödésével és ezzel automatikusan az állami költségvetési bevételek jelentős növekedésével jár.

A személygépjárművek területén folyamatosan lassult a tavalyi év hasonló időszakához viszonyított csökkenés üteme és 28% alatt állt meg, amit elsősorban az utolsó két negyedév összességében növekvő darabszámok okoztak. E mellett sajnos a személygépjármű forgalomba helyezés volumene továbbra is messze elmarad attól, ami az újjáépítési-értékesítő hálózatok talpon maradását biztosíthatja, azonban továbbra is biztatónak, a jövőre vonatkozó óvatos optimizmus alapjának tartjuk azt a trendet, amely a visszaesés foko-

Autópiac: kritérium a takarékoság

A KPMG 200 autóipari vezető körében végzett felmérése szerint a 2004-es előrejelzések még csak azt mutatták, hogy az autók fogyasztása előrébb lép a vásárlási kritériumok között, mára az első számú fogyasztói szemponttá vált. A válaszadók csaknem 90 százaléka tervezi, hogy az összes rendelkezésre álló alternatív tüzelőanyag-technológia közül a hibrid rendszerekbe, az akkumulátorból nyert elektromos áramra vagy hidrogén tüzelőanyag-cellára épülő technológiákba fektet be a következő öt év során. MTI-Eco

zatos lassulását mutatja 2010 második felében. A személyautók piacán továbbra is a céges eladások a meghatározók, ezek aránya folyamatosan növekszik, és mostanra meghaladja a 65%-ot. Ez a tendencia várhatóan mindaddig fennmarad, ameddig a magánvásárlók hitelfelvételi és vásárlási kedve vissza nem tér, illetve ameddig a finanszírozói környezet barátságosabbá nem válik. A kishasznójárművek területén a javulás decemberben is folytatódott. Ez azt mutatja, hogy a kishasznójárműveket elsősorban használó kis- és középvállalatok helyzete, gazdasági kilátása stabilizálódni látszik, munkájukhoz egyre inkább szükség van ezekre a járművekre, illetve régebbi járműveik lecserélésére. A kishasznójármű-forgalomban több mint 90% a céges értékesítés aránya. Az év eleji jelentős 56%-os visszaesés mostanra 14% alá mérséklődött.

A kishaszonjarművek és személyautók együttes piacán a céges értékesítés aránya a 2008-as 45% és a 2009-es 57% után 70% fölé emelkedett 2010-ben.

A motorkerékpár-piac továbbra is – ugyan lassuló mértékben, de mégis – csökkenő tendenciát mutat. Ennek oka a személygépjármű-piaci körülményekhez hasonló gazdasági környezet mellett a szezonalitás is. A hideg, a csapadék nem segíti a kétkerekűek piacát. Ennek megfelelően a motorkerékpár-piac visszaesése az év elejétől csak 5%-ot mérséklődött és a tavalyi évhez képest a visszaesés 37%-on állt meg. A motorkerékpár-piac fellendülését nagymértékben befolyásolhatja, hogy a kormányzat az egyesületünk által szorgalmazott lépéseket megteszi-e, és engedélyezi a 125 cm³ és ez alatti motorok vezetését „B” kategóriás jogosítvánnyal, illetve érvényt szerez-e annak a korábbi, később érthetetlen okból visszavont kormányrendeletnek, amely előírja az 50 cm³-es robogók regisztrációját. Utóbbi jelentősen csökkentené a fekete-kereskedelem szerepét, így gazdaságfehérítő, és adózási szempontból is jelentős lépés lenne. Elfogadhatatlannak tartjuk azt az állapotot, hogy minden bizonnyal több százezer robogó műszaki vizsga és kötelező felelősségbiztosítás nélkül közlekedik útjainkon.

A nagyhaszonjarmű-értékesítés éves szinten csaknem 10%-os növekedést mutat 2009 hasonló időszakához képest, azzal együtt, hogy

A 2010. decemberi és egész éves forgalomba helyezés 2009 azonos időszakaihoz képest gépjárműcsoportok szerint az alábbiak szerint alakult:

	2010/2009 december	2010/2009
Személyautók	3902 db/ - 10 %	43464 db/ -28%
Kishaszonjarművek	1268 db/ + 26%	9185 db/ -14%
Személyautók + kishaszonjarművek	5170 db/ -3%	52661 db/ -26%
Motorkerékpárok	48 db/ - 43%	2268 db/ -37%
Nagyhaszonjarművek	232 db/ - 26%	2280 db/ +9%

Adatainkat a DataHouse Kft. szolgáltatta.

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete előrejelzése a 2011-es évre a forgalomba helyezés alapján:

Személygépjármű	58 000 db
Kishaszonjarmű	12 000 db
Motorkerékpár	3 200 db
Nagyhaszongépjármű	3 100 db

alatta marad annak, amit a magyar gazdaság igénye indokoltatna. A gazdasági növekedés beindulása nagymértékben elősegítheti a nagyhaszonjarmű-értékesítés további helyreállítását, fejlődését. Fontos kezdeményezésünk, hogy a kormányzat azonos környezetvédelmi mércét alkalmazzon a használt és az új tehergépkocsik magyarországi forgalomba helyezésére feltételül, amely megszüntetné a használt nagyhaszonjarmű import indokolatlan versenyelőnyét.

A nagyhaszonjarművek javításában is jelentős versenyelőnyt élveznek a fekete- és szürkegazdaságban működő, adót nem fizető, megfelelő képzettséggel és szerszámozottsággal és működési engedéllyel nem rendelkező javítók. Ezek tevékenységének megszüntetése állami, környezetvédelmi és hatósági érdek. Egyesületünk a hatályos jogszabályok szigorú alkalmazását kéri a jogalkalmazó hatóságoktól.

Indokoltnak tartanánk a nagyhaszonjarművek esetében a tulajdon-szerzési illeték eltörlését, mint ahogy ilyen illeték más termelőszekciók esetében sincs.

A piac fokozatos magára találása, nagy autógyárak és autóipari beszállítók Magyarországra települése, illetve meglévő kapacitásai jelentős bővítése – amely önmagában a GDP mintegy 2%-os növekedését eredményezi – jelzi, hogy a nemzetgazdasági ágazatban egyre nagyobb szerepet játszó gépjármű szakma túléli a válságot és a következő években növekedés elé néz.

A magyarországi újjépjármű-kereskedelem közel 50 000 embernek ad munkát, és több mint évi 110 milliárd forint adót fizet a válságidőszakban is, a regisztrációs adó összegével együtt. A jelenleg működő kereskedések telephelyeinek száma közel 800.

MGE SAJTÓINFORMÁCIÓ
2011. JANUÁR 6.

Közlemény – Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala

A Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala (a 2011. január 1-jei névváltozás előtt: Magyar Szabadalmi Hivatal) a szellemi tulajdon védelméért felelős kormányhivatal, amely a találmányi szabadalmakról szóló 1895. évi XXXVII. törvény-czikk 23. §-a alapján jött létre 1896-ban.

A Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala jogállására, gazdálkodására, feladat- és hatáskörére vonatkozó részletes, jelenleg hatályos szabályokat a találmányok szabadalmi oltalmáról szóló 1995. évi XXXIII. törvény tartalmazza.

A Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatalát kormányhivatalként a Ksztv. értelmében a Kormány irányítja. A kormányhivatal feletti törvényben meghatározott fel-

ügyeletet a miniszterelnök által kijelölt köz- igazgatási és igazságügyi miniszter látja el.

A Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala elnökét a miniszterelnök nevezi ki, és menti fel. Két helyettesét az elnök javaslatára a miniszter nevezi ki, és menti fel. A gazdasági szervezet vezetője, a gazdasági főigazgató felett a munkáltatói jogokat a Hivatal elnöke gyakorolja. A Hivatal működését saját bevételeiből fedezi. A Hivatal bevételeivel önállóan gazdálkodik, azokat működésének fedezetére használja fel.

A Hivatal feladat- és hatáskörébe tartozik:

a) az iparjogvédelmi hatósági vizsgálatok és eljárások lefolytatása;

b) a szerzői és a szerzői joghoz kapcsoló-

dó jogokkal összefüggő egyes feladatok ellátása;

c) az állami dokumentációs és információs tevékenység a szellemi tulajdon területén;

d) a szellemi tulajdon védelmét szabályozó jogszabályok előkészítésében való részvétel;

e) a szellemi tulajdon védelmére irányuló kormányzati stratégia kidolgozása és érvényesítése, az ehhez szükséges állami intézkedések kezdeményezése, illetve végrehajtása;

f) a szellemi tulajdon területén folyó nemzetközi, illetve európai együttműködés szakmai feladatainak ellátása.

BUDAPEST, 2010. DECEMBER 22.