

15. felhívja a bizottságot, hogy tartsa fenn az alkatrészek vásárlására vonatkozó 30%-os kötelező küszöbértéket, hogy az engedéllyel rendelkező javítóműhelyek az alkatrészeket ne csak a járműgyártótól, hanem más forrásokból is beszerezhessék, elkerülve ezáltal a szinte kényszerjellegű beszerzésekhez való visszatérést, ami növelné az alkatrészek árát és ellehetetlenítené más alkatrész-beszállítók tevékenységét;
16. hangsúlyozza, hogy az európai fogyasztók és más végfelhasználók előtt nem állhat semmiféle akadály az autók versenyképes áron történő megvásárlása terén – nagy mennyiségek esetén sem –, tekintet nélkül a beszállító által választott értékesítési rendszerre, és lehetőségük kell legyen megválasztani, hogy hol és miként kívánják a javítást és karbantartást elvégeztetni;
17. emlékeztet ezzel kapcsolatban a Parlament környezetbarátabb járművekre vonatkozó ismételt felhívásaira és a bizottság elnökének a gazdaság környezetbarátabbá tételére vonatkozó nyilatkozataira; úgy véli, hogy a többmárkás értékesítés és a javítási és karbantartási szolgáltatásokhoz való könnyű hozzáférés segít az alacsonyabb szennyezőanyag-kibocsátású járművekre vonatkozó célkitűzés elérésében, hiszen így vásárláskor könnyebben össze lehet

- hasonlítni a járműveket és megfelelően lehet azokat üzemeltetni; megismétli arra vonatkozó kérését, hogy tanulmányozzák a gépjárműágazat „zöld felendítése” érdekében nyújtott állami támogatások hatékonyságát;
18. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a bizottság által a gépjárműágazat vonatkozásában javasolt iránymutatások nem kellően pontosak a független értékesítők rendelkezésére álló műszaki tájékoztatás ugyanolyan átfogó formában történő biztosítása tekintetében, mint azt 715/2007/EK és a 595/2009/EK rendelet előírja; felhívja továbbá a bizottságot, hogy a technológiai fejlődés figyelembevételével frissítse a műszaki tájékoztatás definícióját és könnyen elérhető elektronikus formában biztosítsa a folyamatos hozzáférést a naprakész szolgáltatásokhoz és az alkatrészekre vonatkozó adatokhoz;
19. felhívja a bizottságot, hogy 2010. június 1-jétől kezdődően alkalmazza a kapcsolódó piacokra vonatkozó új szabályokat, függetlenül az új járművek értékesítésére vonatkozóan elfogadandó megoldásoktól;
20. felhívja a bizottságot, hogy foglalkozzon a versenykorlátozó árukapcsolási magatartás új formáival, például egy jármű adott márkaszerviz-hálózaton belüli kizárólagos javításától vagy kar-

- bantartásától függő eladás utáni szolgáltatások valamennyi fajtájával;
21. felhívja a bizottságot, hogy rendszeresen ellenőrizze a gépjárműágazat új jogi keretének működését; sürgeti a bizottságot, hogy a meghosszabbítási időszak vége előtt alaposan tanulmányozza a gépjárművek elsődleges piacán uralkodó versenyfeltételeket, és fordítson kiemelt figyelmet egyes olyan szerződéses záradékok hatásaira, mint a többmárkás értékesítés, az alkatrészekre vonatkozó üzletkötések és küszöbök, valamint a javasolt magatartási kódex rendelkezéseire; sürgeti ezért a bizottságot, hogy hagyjon nyitva valamennyi szabályozási lehetőséget és tegye meg a szükséges lépéseket, beleértve a MVBER egy részének újabb meghosszabbítását és a GBER felülvizsgálatát is, amennyiben bebizonyosodik, hogy a versenyfeltételek jelentősen romlottak, különösen az elsődleges piacon;
22. hangsúlyozza, hogy a bizottságnak tájékoztatnia kell a Parlamentet az új jogi keret minden, piaci vizsgálatai eredményeképpen tervezett módosításáról, és az ilyen döntések meghozatala előtt időben konzultálnia kell a Parlamenttel;
23. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a tanácsnak és a bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

Magyar márkakereskedők a feketegazdaság ellen

Az új kormánynak sürgős lépéseket kell tennie annak érdekében, hogy megszűnjön a feketegazdaság a gépjárműiparban, mivel az illegálisan működő cégek miatt a legálisan működő vállalkozások már alig tudnak fennmaradni – mondta el Gablini Gábor, a Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetségének (GÉMOSZ) elnöke sajtótájékoztatón május 20-án, Budaörsön.

Gablini Gábor rámutatott: a kereskedők egyebek között azt várják az új kormánytól, hogy szüntesse meg az áfafizetési halasztás lehetőségét, valamint csökkentse a regisztrációs adóhatárt. Arra is szükség volna a feketegazdaság felszámolásához, hogy a szakhatóságok nagyobb mértékben ellenőrizzék a gépjárműalkatrészek származását, valamint a szervizeket – tette hozzá. Kiemelte: Magyarországon jelenleg több ezer illegális autóbontó és több tízezer illegális szerviz működik, amelyek nem fizetnek áfát, és a környezetvédelmi előírásokat sem tartják be. Gablini Gábor hangsúlyozta: azzal is jelentősen fehéredne a gazdaság, ha a kormány 5 százalékra csökkentené egyes intenzív szolgáltatások áfakulcsát, mivel ilyen alacsony mértékű áfa – és szigorúbb hatósági ellenőrzések – mellett már nem érné meg a vállalkozásoknak, hogy illegálisan működjenek. Emellett a gazdaság fehéredése több bevételt is hozna az államháztartásnak, mint amit az áfakulcs csökkentése miatt elveszít. A GÉMOSZ elnöke emlékeztetett: 2008-ban még 60 ezren dolgoztak márkakereskedésekben és azokhoz közvetlenül kapcsolódó munkahelyeken, azonban tavaly már 10 ezer ember elbocsátására volt szükség

az iparág nehéz helyzete miatt. Hozzátette: az idén várhatóan további 10 ezer munkavállalótól válnak majd meg a kereskedők, aminek megakadályozását a kormánynak munkahelymegtartó pályázatok kiírásával kellene segítenie.

Erdélyi Péter, a magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének ügyvezető elnöke szerint az állam nem hozza meg azokat az egyszerű szabályozásokat, amelyek révén a büdzsé jelentős bevételekhez jutna, a legális vállalkozások terhei pedig csökkennének. Ilyennek nevezte például, hogy nem kérnek igazolást az áfa befizetéséről külföldi új autó forgalomba helyezése esetén.

Lévai Gábor, a Magyar Lízingszövetség elnöke elmondta: jelentősen romlott a gépjármű-finanszírozás helyzete is az elmúlt években, mind a készpénzes, mind a hiteltől történő finanszírozás visszaesett. Jelentős változásokra van szükség a pénzügyi szabályozásokban, hogy újra meginduljon a hitelezés, és az emberek olyan hiteleket vegyenek fel, amelyek terheit valóban viselni tudják. A szakember úgy vélte, a hitelek minimális önerete 20–25 százalék körül reális, a 7-8 éves futamidőn azonban „még lenne mit finomítani”. Rámutatott: a kiút a válságból a forintalapú lízing lehet, azonban fontos, hogy az autó értéke ne csökkenjen a finanszírozott érték alá, valamint a gazdaság állapotához és az ügyfelek fizetőképességéhez idomuljon a finanszírozási rendszer. Évente mintegy 15 ezer autót vesznek vissza a finanszírozók, és az elmúlt években milliárdos nagyságrendű károk származtak abból, hogy nem tudták visszavenni azokat az autókat, amelyek részleteit az ügyfelek nem fizették.