

A magyar autópiacon már létrejött a nagykoalíció

Az idén eddig a Dacia eladásai növekedtek a legnagyobb lendülettel Európában

Erősen lerontják az egyébként sem rózsás európai adatokat az új EU-tagországok, melyekben közel harmadával estek az autóeladások.

Boros Jenő | Népszabadság | 2009. október 17. | nincs komment



A magyar piacon sportkocsikból és luxusterepjárókból megduplázódtak az eladások

A szerző felvétele

Az Európai Autógyártók Szövetségének adatai szerint 2009 első kilenc hónapjában 10,946 millió kocsi kelt el, ez 6,6 százalékkal kevesebb, mint a tavalyi év azonos időszakában. Az ACEA összesítésében az új uniós tagországokban eladott 636 ezer új személyautó 28,7 százalékos zuhanást jelent egy év alatt. A negatív rekordot Lettország tartja mínusz 80 százalékkal.

Az európai piacokon csak a központilag is támogatott autócsere-program lendített jelentősen a keresleten: a németeknél az autónkénti 2500 eurós dotációnak köszönhetően 2,99 millió új autó kelt el, ez 26,1 százalékos növekedést jelent tavalyhoz képest. A

legtöbb új autót a Volkswagen adta el: az 1,2 millió darab 4,6 százalékos plusz tavalyhoz képest. A növekedés mértékében 94,8 százalékkal a Dacia vezet. Az osztrákoknál 6,7 százalékkal, a szlovákoknál 19,7 százalékkal, a csehekkel 8 százalékkal több autó kelt el, de az EU és az EFTA többi országában estek az eladások. Magyarországon az első kilenc hónapban a motorkerékpárok, személyautók és kishaszonjárművek eladása is a felére esett, miközben sportkocsikból és prémium-terepjárókból megkétszereződtek az eladások, ám ez összesen kétezerrel kevesebb autót jelent.

Rendkívüli helyzet van a magyar autópiacon, még a stabil és tőkeerős cégeknek is újra kell gondolniuk gazdálkodásukat, fejtette ki *Eppel János*, a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének elnökségi tagja az Autós Nagykoalíciót is bemutató tájékoztatón. Az MGE társelnöke, *Erdélyi Péter* szerint a magyar piac mélypontja volt az idei év: elértük a gödör alját, talán az év végén nőnek az eladások. A korábbi években a finanszírozó piac buborékként nyomta fel az eladásokat.

Az irreálisan túlfűtött keresletösztonzésnek, a nullaszázalékos előlegű, 120 hónapos futamidejű és devizaalapú hitelkonstrukcióknak köszönhetően 2003-tól több százezer autót olyanok vettek meg, akik nem tudták tartósan törleszteni a részleteket. Ezért született meg a PSZÁF szigorúbb ajánlása, mely sokakat kizár a vásárlásokból. A hitel összegét az autó árának 80 százalékában, a futamidőt 8 évben maximálták. Az MGE tagjai egyetértenek abban, hogy a forintalapú kölcsönt kell előnyben részesíteni, de elleneznek minden olyan szabályt, mely további

Ajánlott cikkek

Bajnai az Audiból átült egy Mercedes volánja mögé

piacvesztést okoz a kereskedőknek és adókiesést az államnak.



Kecskeméti földmunkagépek a rajtnál
Kurucz Árpád

Az idei év a mélypont, ami 65 ezer személyautót és 10 ezer kishasznójárművet jelent, 2010-ben enyhé emelkedésre számít az MGE elnöke, aki 75 ezer személyautóval és 12 ezer kishasznójárművel számol. A magyar értékesítési piac reális felvevőképessége 120-150 ezer autó, ezt nagyjából 2012-re lehet elérni.

Az autós szakmát képviselő Autós Nagykoalíció elnöke, *Knezsik István* szeretné felébreszteni a Csipkerózsika-álomba merült szakmát, melyről mostanában csak negatív hírek szólnak. Az export 25 százalékát adó és százezer embert foglalkoztató járműipar fontos része a gazdaságnak. Az új tömörülés sokszereplős lesz: tagjai között lesznek egyetemek, főiskolák, de a járműgyártástól az értékesítésen át a környezetbarát

roncsfeldolgozásig minden terület képviseli majd magát. Az egyesület munkájában részt venne a bölcsek és vének tanácsa, a koalíció egyik fő célja a feketegazdaság felszámolása.

Az MGE ügyvezető elnöke, *Győző Gábor* szerint az importőrök javasolták a kormánynak a regisztrációs adó maximalizálását, valamint az alkatrészenkénti termékdíj helyett az egész autóra szóló tétel bevezetését. A gazdasági minisztérium támogathatónak tartotta a javaslatot, a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium viszont csak tizennégy hónap után adott elutasító választ, egyeztetés és indoklás nélkül.