

Elsők vagyunk a növekedésben – Optikai csalódás?

*A magyarországi
személygépkocsi
kereskedések piaci
felmérése 2013*



A felmérésről

A világ vezető pénzügyi tanácsadó cégének hazai vállalata, a PwC Magyarország idén ötödik alkalommal, 2013. január 22. és február 4. között online adatfelvételt végzett a magyarországi autókereskedők körében.

A mintegy húsz perces kérdőív az autókereskedések vezetőit az elmúlt év során ért változásokat vizsgálta az általános üzleti környezet, a jogszabályi, piaci tényezőket és a kereskedés életét tekintve. Az elemzés részletesen kitért továbbá az iparágat érintő 2013-as változások várható hatására és a jövőbeli várakozásokra is.

A kitöltött és beérkezett kérdőívek válaszai a magyarországi új gépjármű-kereskedéssel foglalkozó cégek összesített újautó-forgalmának mintegy harmadát reprezentálják, és lefedik a legjelentősebb autómárkák forgalmazásával foglalkozó vállalkozásokat.

Kedves Olvasó!

A PwC Magyarország immáron ötödik alkalommal végzett felmérést a magyarországi autókereskedők körében. A piaci helyzet ismeretében az idei felmérést a korábbi évek főbb témáihoz képest olyan elemekkel is bővítettük, mint a lakossági végtörlesztések és az úgynevezett „reexport” jelenség hatása az újautó értékesítésekre. Természetesen ezúttal is vizsgáltuk a számos adóváltozás várt, illetve múltbeli hatását, melyek közül talán a pénzügyi tranzakciós illeték, az általános forgalmi adó és a helyi iparüzési adó változások a legjelentősebbek. Elemzésünkben beszámolunk a feketegazdaság elleni küzdelemben elért új eredményekről, és a további javaslatokról alkotott kereskedői véleményekről.

Első ránézésre biztosan megdöbbent a magyar emberek szívét a 2012-es év európai uniós újautó forgalombahelyezési statisztikája, ahol **hazánk a dobogó legtetején áll az éves változás tekintetében, 18 százalékos növekedést felmutatva és a 2011-es 45 ezerről 53 ezer forgalomba helyezésre ugorva**¹. A valóságot jobban ismerő autókereskedők szíve azonban sajnos korántsem dobban akkorát. Lássuk tehát, hogyan értékelhető ez a szám a nemzetközi kitekintés és a számított egyensúlyi mérték, valamint a torzító hatások ismeretében.

Az Európai Unió 27 országában 2012-ben összesen 12,1 millió újautót helyeztek forgalomba, ami 8 százalékos csökkenés az előző évi 13,1 milliós számhoz képest. Részletesebben megnézve a statisztikát jól látható, hogy a csökkenés oroszán-része a gazdasági nehézségekkel küzdő dél-európai államok, különösen Olaszország, Spanyolország, Portugália, Görögország, valamint Franciaország adatainak köszönhető, akik összesen körülbelül 860 ezerrel kevesebb új autót helyeztek forgalomba. Darabszámban különösen jelentős az olasz és a francia visszaesés – mindkettő háromszázezer darab felett –, ami a hagyományosan ezen piacokat célzó gyártók és márkák számára volt rossz hír. A „nagyok” közül a német piacon mért körülbelül 100 ezer darabos visszaesést a brit piac hajszálnyival nagyobb emelkedése ellensúlyozta.²

A fenti számok jól érzékeltetik, hogy sajnos továbbra sem a nagy vagy közepes piacokhoz kell a magyarországi forgalomba helyezéseket hasonlítani. A velünk jobban összehasonlítható Szlovákiában 69 ezer, Lengyelországban 273 ezer, Romániában 66 ezer az újautó forgalomba helyezések száma. Ez 1000 lakosra vetítve Szlovákiában 13, Lengyelországban 7, Romániában 3 új autó értékesítését jelent, a magyar 5-höz viszonyítva. Látható tehát, hogy vannak nálunk is gyengébben teljesítő országok, de a fejlettségi szintben hazánkhoz közelebb álló lengyel és szlovák értékesítések is magasabbak.³

¹ Forrás: www.autoszektor.hu, Forgalombahelyezési adatok Magyarországon, publikálva 2013. január 4-én, Datahouse Kft. és KEKKH adatai alapján.

² Forrás: www.acea.be, new car registrations in Europe, publikálva 2013. január 6.

³ Saját számítás, ACEA és Autoszektor által közölt adatok alapján.



Hol lehet vajon a piaci egyensúly? Abból kiindulva, hogy Magyarország útjain körülbelül 3 millió személygépjármű fut, egy 20–25 éves lecserélődési időszakot feltételezve az újautó forgalomba helyezések számának hozzávetőlegesen a **120–150 ezres sávban kellene hosszú távon stabilizálódnia**. Egy szofisztikáltabb modellben, ha a jövőben valamilyen felzárkózást vagy fejlődést is várunk, és a magyarországi „autósűrűség” – jelenleg 100 lakosra 30 autó jut, ami a szlovákkal nagyjából megegyező szám, de jelentősen elmarad a lengyel 45-től – fejlettebb államokéhoz való közeledését valószínűsítjük, úgy a forgalomba helyezéseknek még magasabbra, körülbelül a 160–190 ezres sávba kellene felkúszniuk. Ez egyelőre meglehetősen távolinak tűnik. A konklúzió mindenesetre továbbra is egyértelmű: a jelenlegi forgalombahelyezési szint jóval az egyensúlyi alatt van, így a fenti előkelő helyezés **elsősorban az alacsony bázisadatoknak köszönhető**.³

Az egyszeri kiugró helyezés ugyanakkor felveti azt a kérdést is, hogy az adatokban megfigyelhető-e egyszeri változás vagy esetleg torzítás. Az előbbire mindenképpen jó példa az a havi statisztikákból egyértelműen kiolvasható jelenség, hogy a regisztrációs adó 2012. év eleji csökkentése miatt azok, akik a 2011-es év végén vásároltak újautót, jelentős részben megvárták a forgalomba helyezéssel a 2012-es év elejét. Ez azonban nem jelent többet **1–2 ezer autó forgalomba ho-**

talának elhalasztásánál 2011-ről 2012-re. A forgalombahelyezési statisztikák torzításaként értékelhető a „reexport” jelenség, vagyis amikor a kereskedő Magyarországra hozza be az autót és itt forgalomba is helyezi, később azonban – a magyar forgalomból kivonva – mégis egy másik ország piacára értékesíti. A jelenség motorja elsősorban az egyes gyártók régióként eltérő árazási politikája, de hatással van mértékére az aktuális devizaárfolyam, a nagyobb rendelésekkel esetleg elérhető kedvezmény vagy a kimutatásokban jobb piaci részesedés is. A kereskedők az újautó forgalomba helyezések közül a később **reexportra kerülő autók számát átlagosan körülbelül 7600-ra teszik**, ami meglehetősen jelentős, az **összes újautó forgalomba helyezésnek csaknem 15 százaléka**.

Márka szerinti megoszlás tekintetében a magyar piac némiképp elüt az európai uniós átlagtól. Az EU egészében a nagy darabszámú forgalomba helyezést magukénak tudó márkák közül egyedül a Hyundai és a Kia tudta növelni a forgalomba helyezések számát 9, illetve 14 százalékkal, míg a többi márka csökkenést volt kénytelen elkönyvelni. Magyarországon az előző év viszonylatában a legnagyobb darabszámú növekedést az Opel, Suzuki, és a Fiat érte el, akik EU-szinten 15% körüli visszaesést voltak kénytelenek elkönyvelni, mögöttük a Dacia, a Nissan, a Skoda és csak őket követve jelenik meg a Kia a forgalomba helyezések növekedésének sorrendjében.⁴

A 2012-ben életbe lépő jogszabály-változásoknak a kereskedők szerint nem volt rendkívüli hatása. A személygépkocsik bérlete után felszámított áfa levonhatóvá tétele a válaszadók fele szerint nem okoz eltolódást a piacon a bérelt, lízingelt autók irányába. **A regisztrációs adó csökkenése az újautók árában a kereskedők véleménye szerint nem, vagy csak alig érezhető**; a válaszok átlaga szerint az újautók árában mindössze 3 százalékos csökkenést hozhatott. Jelentős hatást gyakorolhatott ugyanakkor a csökkentés a használtautók importjára, ami 2011-ről 2012-re 31 312 darabról 53 533 darabra kúszott fel⁵. **Az elvárt béremlés 2012-ben bevezetett szabályainak hatását nehéz megítélni**: míg 2011-ben a részt vevő kereskedők 61 százaléka nyilatkozott úgy, hogy kénytelen volt valamilyenfajta létszámleépítésre, addig ez a szám 2012-t illetően 57%. Mivel a forgalomba helyezések száma nőtt 2011-hez képest, ezért kérdés, hogy a 2012-es létszámcsökkenések az előző évek rossz eredményeinek még megmaradt folyományaként, vagy az elvárt béremlés hatásaként értékelhetők.

⁵ Forrás: http://www.figyelo.hu/cikkek/383447_weltauto__az_import_autok_rontjak_a_hazai_gepjarmuallomany_atlageletkorat, publikálva 2013. január 21.

⁴ Forrás: www.acea.be, new car registrations in Europe, publikálva 2013. január 6.



A változások között kiemelten érdekes a **végtörlesztések** hatásának megítélése. Az **elérhető finanszírozás csökkenő mértékét** a kereskedők egy része a pénzügyi helyzetük változásának egyik okaként jelölte meg, és a megtakarítások szintjének 2012-es csökkenését szintén hosszú távon is érezhető problémának látják. A 2011–12-es végtörlesztésekről a válaszadók **63 százaléka gondolja úgy, hogy még pár évig, vagy hosszú távon is érezteti hatását** az értékesítések számában. E tekintetben megjegyzendő, hogy a lakosság a csökkentett árfolyamon történő átváltásból becslések szerint összesen körülbelül 370 milliárd forintot „profitált”, aminek hosszú távon inkább ellensúlyozni kellene a megtakarítás állomány rövid távú hirtelen lecsökkenését.

A 2013-as változásokról alkotott vélemény meglehetősen szélsőséges. A válaszadók többsége, 86 százaléka egyértelműen a **feketegazdaság elleni harc egyik jelentős mérföldkövének** tartja azt, hogy a **szervizszolgáltatások áfája 50 százalékos mértékben levonhatóvá vált**. Az érem másik oldalán ugyanakkor

az adóváltozások foglalnak helyet. A **tranzakciós illeték** bevezetése miatt a válaszadók átlagosan **3 millió forintos költségnövekedéssel** számolnak. A bolti kiskereskedelmi adó kivezetésével párhuzamosan bevezetett helyi iparüzési adó változás a várakozások szerint a válaszadók 43 százalékát érinti.

A készpénzes értékesítés szerepe továbbra is domináns; a válaszadók értékesítésből származó árbevételének átlagosan 65 százalékát teszik ki. Az értékesített autók nettó átlagára a válaszok alapján 4,4 millió forint volt, mely szintén enyhe növekedést mutat a tavalyi évhez képest. Megfigyelhető volt az előző évek felméréséhez képest az autóértékesítéseken elért árrés-nyereségforrások között betöltött szerepének növekedése.

Hasonlóan az előző évek eredményeihez, a válaszadók továbbra is súlyos problémaként érzékelik a feketegazdaság jelenlétét az iparágban. Kérdésünkre a válaszadók **93 százaléka jelezte, hogy kereskedését hátrányosan érintik a feketegazdaság jelenségei**. A kereskedők

továbbra is a magas adókkal, költségekkel indokolják a feketegazdaság jelenlétét, 71 százalékuk jelölte be ezt a lehetőséget, 46 százalékuk véleménye szerint pedig az ügyfelek is elvárják ezt a magatartást az árak alacsonyan tartása miatt. A megoldási javaslatok között a válaszadók 68 százaléka nevezte meg az autók szerviztörténetét követő adatbázisok létrehozását, és 57 százalékuk gondolja célravezetőnek a gyakorított hatósági ellenőrzéseket.

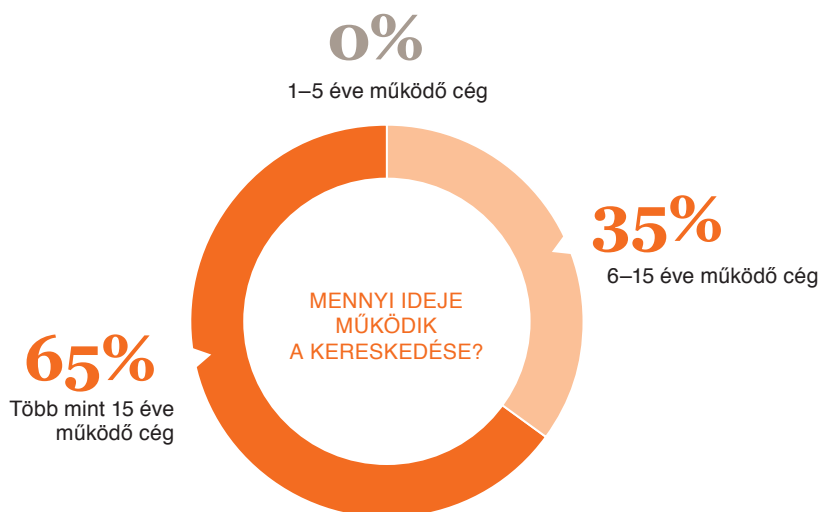
A jövőre vonatkozó kilátások tekintetében az előző években megfigyelthez hasonló a várakozások eloszlása. A soron következő esztendőre, 2013-ra a kereskedők mindössze 41 százaléka vár további növekedést, 2014–15-re vonatkozóan ez az arány már 86%, míg a 2016-tól kezdődő időszak tekintetében minden válaszadó növekedést vár, 56 százalékuk szerint pedig erre nagy esély van. A 2013-as országos forgalomba helyezéseket a kereskedők 40–70 ezer újautó közé teszik, az átlagos várakozás 56 ezer darab, ami továbbra is meglehetősen visszafogott várakozást mutat.

A felmérésben résztvevők köre

Hasonlóan a korábbi évekhez és a ténylegesen mért országos megoszláshoz, a 2012-es évre vonatkozó felmérésünkben a részt vevő autókereskedőknek legnagyobb része, 42 százaléka működött Budapesten vagy Pest megyében, és 17 százaléka kereskedett a második legtöbb kereskedést magáénak mondható nyugat-dunántúli régióban. A válaszadók 81 százaléka márkakereskedés; túlnyomó többségüket egy országos forgalmazóhoz köti szerződés.

A válaszadóink többsége, 65 százaléka működik 15 évnél régebben, míg nem is volt olyan válaszadó, mely 5 évnél rövidebb ideje működne. A felmérésben részt vevők **átlagos működési ideje 17 év**. Jól látható, hogy a válság kezdete óta az iparágba jószerével senki nem kívánt belépni. A Gémosz felmérése szerint a kereskedések száma 1100-ról három év alatt 467-re esett vissza, a tulajdonosok száma pedig már csak 312-re tehető⁶.

⁶ Forrás: Gépjármű Márkakereskedések Országos Szövetsége



Az előző évekhez képest szinte változatlan eredmény, hogy **a résztvevők 49 százaléka csak egy, 35 százaléka kettő vagy három, 16 százaléka pedig ennél több bemutatótermet üzemeltet**. A felmérésben részt vevő átlagos kereskedő 2 bemutatótermet üzemeltet.

A forgalmazott márkák tekintetében a legtöbb kereskedő a Skodát, a Volkswagent, a Hyundai-t és a Suzuki-t jelölte meg. A Hyundai előretörése nem mondható meglepőnek, a tavalyi válaszok alapján a legtöbb kereskedő Hyundai-al szeretne volna bővíteni márkaportfólióját 2012-ben, és az európai forgalomba helyezések egyik legnagyobb nyertese is – a Kia mellett – a Hyundai.



Piaci helyzet – Nemzetközi kitekintés, értékesítés, végtörlesztés

A forgalombahelyezési adatok jelentős javulást mutatnak a 2011-es évhez képest. 2012-ben 53 059 új autót helyeztek forgalomba szemben a tavalyi 45 106 újonnan forgalomba helyezett autóval. **Ez 18 százalékos növekedést jelent, mellyel az Európai Unióban az első helyen állunk.** Az EU-ban összesen 12,1 millió személyautót helyeztek 2012-ben forgalomba, mely 8 százalékos visszaesést jelent 2011-hez képest. Az egyértelmű pénzügyi nehézséggel küzdő déli országok, Olaszország, Görögország, Portugália és Spanyolország összesen több mint félmillió visszaeséssel az EU-s

Végtörlesztés számokban⁷

2012. február 29-én zárult le a deviza jelzáloghitelkedvezmények rögzített árfolyamon történő végtörlesztési folyamata. A végleges adatok alapján a kedvezményes árfolyamon törő végtörlesztés során mintegy 170 ezer lakossági hitelt törlesztettek összesen **1355 milliárd Ft** értékben. Az átlagos végtörlesztések összegét figyelembe véve megállapítható, hogy nagyságrendileg **986 milliárd Ft** devizaalapú hitelt végtörlesztettek a rögzített árfolyamon számítva. Megállapítható tehát, hogy a lakosság **369 milliárd Ft** „megtakarítást” ért el az árfolyamrögzítés lehetősége miatt.

Mivel a teljes lakossági hiteltörlesztés összege 1355 milliárd Ft volt, és a bankok hitelállománya „csupán” 1041 milliárd Ft-al csökkent, kiszámítható, hogy akik a végtörlesztést forint alapú hitel felvételével teljesítették, 314 milliárd Ft-ot vettek ehhez fel. Fentiekből adódik, hogy a lakosság megközelítőleg **672 milliárd Ft** megtakarítást használt fel a végtörlesztéshez.

⁷ Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete – Gyorselemzés a végtörlesztésről (2012. március 12.)

csökkenési adatok feléért felelősek. Az autós „nagyhatalmak” közül Olaszország és Franciaország egyenként több mint 300 ezres, Németország 100 ezer darabos csökkenést szenvedett el. A rossz híreket gyarapította a Benelux-államokban tapasztalt körülbelül 140 ezres visszaesés is. A jelentős piacok közül egyedül Nagy-Britannia tudott gyarapodást felmutatni, 100 ezer darabos éves növekedéssel.⁸

Az EU-s piacon nagyobb mértékű, két számjegyű visszaesést volt kénytelen elkönyvelni a legtöbb gyártó, így az olasz és francia piacon aktív gyártók közül a Fiat, a Peugeot, a Citroen, a Renault, de az Opel, a Ford, a Suzuki és a Mazda forgalomba helyezései is hasonló mértékben csökkentek. Mérsékeltabb (1–5%) darabszám csökkenést volt kénytelen elkönyvelni a VW, a BMW és a Daimler, és közepesnek (5–10%) mondható a Volvo, a Nissan és a Honda regisztrációk visszaesése. Növekedni a Hyundai és a Kia tudott, 9,4 százalékkal illetve 14,1 százalékkal.⁸

Márka szerinti megoszlás tekintetében a magyar piac elüt az EU-s átlagtól. Magyarországon az előző év viszonylatában a legnagyobb darabszámú növekedést az Opel, a Suzuki és a Fiat érte el, akik EU-szinten 15% körüli visszaesést voltak kénytelenek elkönyvelni, mögöttük a Dacia, a Nissan, a Skoda és csak őket követve jelenik meg a Kia a forgalomba helyezések növekedésének sorrendjében. Nem tartjuk azonban érdemesnek hosszú távú következtetések levonását ebből az egyensúlyinál jóval alacsonyabb forgalombahelyezési adatok miatt.⁹

A jelenlegi forgalombahelyezési adatok alapján a hozzávetőlegesen **3 milliós magyar személygépjármű állomány 56 év alatt cserélődne le.** Bizakodásra adhat ugyan okot az, hogy a tavalyi 60 év feletti értékhez képest hajszálnyival javult ez a szám, de még mindig messze vagyunk Szlovákia 24, és Szlovénia 22 éves adatá-

tól, Luxemburg 7 éve pedig még jó ideig nem is racionális összehasonlítási alap. A gazdasági helyzet e tekintetben rosszabb néhány közeli országban, megelőzzük ugyanis Bulgáriát a maga 135 évével, és Romániát, ahol 65 év a személygépjármű park teljes kicserélődése, de Lengyelországot is, ahol 63 évig használnának a jelenlegi adatok alapján egy autót.¹⁰

Szerettük volna megtudni, hol is lehet az egyensúly ebben a tekintetben. Egy 20–25 éves lecserélődési időszakot feltételezve az újautó forgalomba helyezéseknek hozzávetőlegesen a 120–150 ezres sávban kellene hosszú távon stabilizálódni. Amennyiben a jövőben valamilyen felzárkózást vagy fejlődést is szeretnénk elérni, az újautó forgalomba helyezéseknek 160–190 ezres sávba kellene felkúszniuk. A 100 főre jutó személygépkocsik tekintetében Magyarország a sereghajtók között foglal helyet, 30 autóval. Ez meg egyezik Szlovákia adataival, de messze elmarad Lengyelország 45-ös adatától. Luxemburg az egyértelmű rekorder, ahol közel 70 autó jut 100 lakosra; megelőzzük azonban Romániát, ahol 20 autó jut 100 lakosra. Az 1000 lakosra jutó forgalomba helyezések tekintetében a fentiek alapján már nem lepődünk meg, hogy Luxemburg az első, közel 100 autóval. Előkelő helyet foglal el még Ausztria, Belgium, Németország és az Egyedül Királyság, átlagosan közel 40 forgalomba helyezett autóval. **Magyarországon – Görögországhoz hasonlóan – mindössze 5 forgalomba helyezés jutott 1000 lakosra.**¹⁰

A magyar növekedés tehát a legelső Európában, ehhez kapcsolódóan azonban érdemes a részletekbe is belenézni. Érdemes megvizsgálni, hogy a magyar forgalombahelyezési adatokban lehet-e torzítás. A magyar piacot a 2012-es évben különösen érintette az úgynevezett „reexport” jelenség, ami azt jelenti, hogy a kereskedő Magyarországra hozza be az autót és itthon forgalomba is helyezi, később azonban – a magyar forgalom-

⁸ Forrás: www.acea.be, new car registrations in Europe, publikálva 2013. január 6.

⁹ Forrás: www.autoszektor.hu, Forgalombahelyezési adatok Magyarországon, publikálva 2013. január 4-én, Datahouse Kft. és KEKKH adatai alapján

¹⁰ Saját számítás, www.acea.be, new car registrations in Europe, publikálva 2013. január 6., www.epp.eurostat.ec.europa.eu, motorisation rate, 2010-es adat alapján

EURÓPAI KITEKINTÉS

Ország	2012 – újautó regisztrációk száma	2011 – újautó regisztrációk száma	Változás %	Becsült népesség (fő)	Újautó vásárlók aránya %	Becsült személy- gépjármű állomány (db)	100 lakosra jutó autók száma (db)	Állomány cserélődési idő (év)	1000 lakosra jutó forgalomba helyezések (db)
Ausztia	336 010	356 145	-5,7	8 389 800	4,0%	4 429 814	53	13	40
Belgium	486 737	572 211	-14,9	10 879 150	4,5%	5 243 750	48	11	45
Bulgária	19 419	19 122	+1,6	7 534 300	0,3%	2 614 402	35	135	3
Ciprus	10 967	14 544	-24,6	803 750	1,4%	462 156	58	42	14
Csehország	174 009	173 282	+0,4	10 519 800	1,7%	4 491 955	43	26	17
Dánia	170 763	170 036	+0,4	5 545 000	3,1%	2 157 005	39	13	31
Észtország	17 267	15 350	+12,5	1 340 150	1,3%	552 142	41	32	13
Finnország	111 251	126 130	-11,8	5 363 350	2,1%	2 869 392	54	26	21
Franciaország	1 898 760	2 204 229	-13,9	64 895 800	2,9%	32 577 692	50	17	29
Németország	3 082 504	3 173 634	-2,9	81 776 950	3,8%	42 278 683	52	14	38
Görögország	58 482	97 682	-40,1	11 317 350	0,5%	5 217 298	46	89	5
Magyarország	53 059	45 106	+17,6	10 000 150	0,5%	2 990 045	30	56	5
Írország	79 498	89 878	-11,5	4 474 050	1,8%	1 896 997	42	24	18
Olaszország	1 402 089	1 749 739	-19,9	60 483 350	2,3%	36 652 910	61	26	23
Lettország	10 665	10 980	-2,9	2 239 000	0,5%	640 354	29	60	5
Litvánia	12 170	13 223	-8,0	3 286 800	0,4%	1 712 423	52	141	4
Luxemburg	50 398	49 881	+1,0	506 950	9,9%	334 080	66	7	99
Hollandia	502 528	555 843	-9,6	16 615 000	3,0%	7 509 980	45	15	30
Lengyelország	273 589	277 427	-1,4	38 183 650	0,7%	17 220 826	45	63	7
Portugália	95 290	153 404	-37,9	10 637 350	0,9%	4 797 445	45	50	9
Románia	66 436	81 709	-18,7	21 438 000	0,3%	4 330 476	20	65	3
Szlovákia	69 268	68 203	+1,6	5 430 100	1,3%	1 667 041	31	24	13
Szlovénia	48 648	58 417	-16,7	2 048 600	2,4%	1 061 175	52	22	24
Spanyolország	699 589	808 051	-13,4	46 070 950	1,5%	22 114 056	48	32	15
Svédország	279 899	304 984	-8,2	9 378 150	3,0%	4 313 949	46	15	30
Egyesült Királyság	2 044 609	1 941 253	+5,3	62 231 350	3,3%	29 248 735	47	14	33
EUROPEAN UNION (EU27)*	12 053 904	13 130 466	-8,2	501 804 900	2,4%	239 360 937	48	20	24

*A Máltára vonatkozó adatok a készítés időpontjában nem voltak elérhetőek

Forrás: Saját szerkesztés, felhasználva: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> (motorisation rate, population in EU27) 2010-es adatok, www.acea.be new car registrations, publikálva 2013 január 6.

ból kivonva – egy másik ország piacára értékesíti. A jelenséget – és az ebből adódó előnyöket – az teszi lehetővé, hogy az egyes gyártóknak régióként eltérő az árazási politikája, de jelentős hatással van a jelenségre a devizaárfolyamok alakulása, a nagyobb megrendelésekkel elérhető kedvezmények, vagy a kimutatásokban jobb piaci részesedés is. A kereskedők az újautó forgalomba helyezések közül a később reexportra kerülő autók számát átlagosan körülbelül 7600-ra teszik, ami meglehetősen jelentős, az összes újautó forgalomba helyezésnek csaknem 15 százaléka. Ha ezt a számot összevetjük a forgalombahelyezési adatokkal, akkor azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a hazai piacra 2012-ben körülbelül 45 ezer forgalomba helyezés jutott.

Magyarországon, a felmérésben részt vevő válaszadók által értékesített autók átlagosan **4,4 millió** forintba kerültek, és továbbra is a vásárlók egy jelentős része, **28 százaléka** kéri alapfelszereltséggel, vagy maximum 1–2 kényelmi extrával az autóját.

A lakossági végtörlesztések lehetősége a lakossági megtakarítások megcsappanása és a banki hitelezési aktivitás további fékezése miatt a szektort a 2012-es évben egyértelműen befolyásolta. A **végtörlesztésekre a lakosság közel 672 milliárd forint megtakarítást használt fel, ami 130–150 ezer újautó ára**. Ez persze csupán egy fiktív összehasonlítás, de mindenképp sokatmondó szám. Ugyan a lakossági megtakarítások jelentősen csökkentek, a rögzített árfolyamon való törlesztés lehetőségével összesen közel

370 milliárd forintot „spórolt” a lakosság, melynek hosszú távon mindenképp pozitív hatása valószínűsíthető, ugyanis a kiváltott hitelek 10–20 éves időtávját figyelembe véve ez alatt az idő alatt ennyivel kevesebbet kell a lakosságnak visszafizetnie¹¹. A kereskedők azonban másképp látják a helyzetet. 41 százaléuk úgy véli, hogy a megtakarítások ilyen drasztikus csökkenése még pár évig kihat az iparágra, 22 százaléuk pedig még ennél is borúlátóbb; szerintük a végtörlesztések hosszabb távon éreztetni fogják a hatásukat.

11 Itt természetesen nem tudunk pontosan számolni, hiszen a ténylegesen megtakarított összeg a kamatok és árfolyamok végtörlesztés utáni alakulásától függ – véleményünk szerint azonban ez az esetleges pontatlanság nem változtat azon a tényen, hogy ez jelentős tehercsökkenés, ami későbbi vásárlások alapjául szolgálhat.

Pénzügyi helyzet

A kereskedések 90 százaléka a 2012-es évben is költségcsökkentésre kényszerült. A lefaragások ebben az évben is változatos formákat öltöttek; általánosságban minden területet érintettek. A reklámköltségek csökkentése mellett sajnos továbbra is hozzá kellett nyúlni a kereskedőknek a legfájdalmasabb eszközökhöz, a létszámcsökkentéshez és a rezsiköltségek mérsékléséhez.

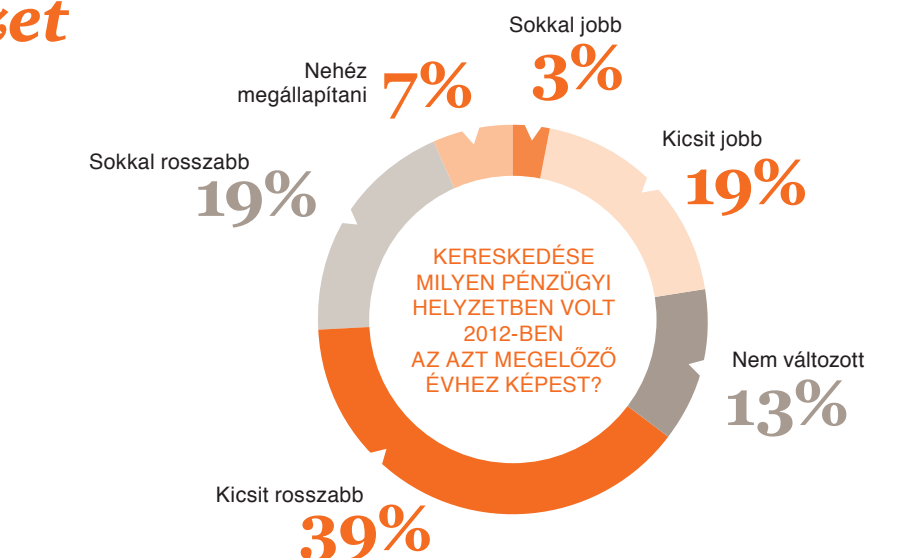
A 2011-es évhez képest szignifikáns változás, hogy míg a válaszadók akkor profitjuk átlagosan 55 százalékát érték el a szervizszolgáltatások árresén, a vizsgált 2012-es évben ez az arány 44 százalékra csökkent és második helyre szorult az autóértékesítések árresét követően. Az értékesítés árresének tehát ismét növekvő szerepe van az iparágban, megfordítva a válság előtt kialakult trendet, ahol a profitforrás javarészt a finanszírozáson elért bevétel volt, és az árres csak minimális szerepet kapott. A pénzügyi közvetítőktől kapott jutalék 2012-ben is marginális, 5% alatti.

Továbbra is **dominál a készpénzes vásárlás**, a válaszadók árbevételének 65 százaléka származott ebből a fizetési formából, míg a tartós bérletből származó bevétel csupán 7 százalékra rúgott. **A hitelből finanszírozott autók esetében az átlagosan fizetendő önerő 20%.**

A válaszadóknak mindössze 28 százaléka szerzi be az autókat beszerzőskor történő fizetéssel, ami csökkenést mutat a megelőző évhez képest. Ez is azt mutatja, hogy a kereskedők nyilvánvalóan minden racionális költségcsökkentési eszközt felhasználnak helyzetük javítása érdekében.

A visszaszoruló finanszírozási környezetben a kereskedőknek csupán töredéke, alig 10 százaléka kínálja a finanszírozók pénzügyi termékeit kiemelt közvetítőként vagy többes kiemelt közvetítőként, míg 41 százalékuk függő ügynökként, független többes ügynökként pedig 52 százalékuk.

A 2012-es évben a válaszadók 57 százaléka volt kénytelen létszámcsökkentésre, míg a tavalyi évben ez a szám 61% volt. A növekvő forgalombahelyezési adatokat látva ez a szám némiképp meg-



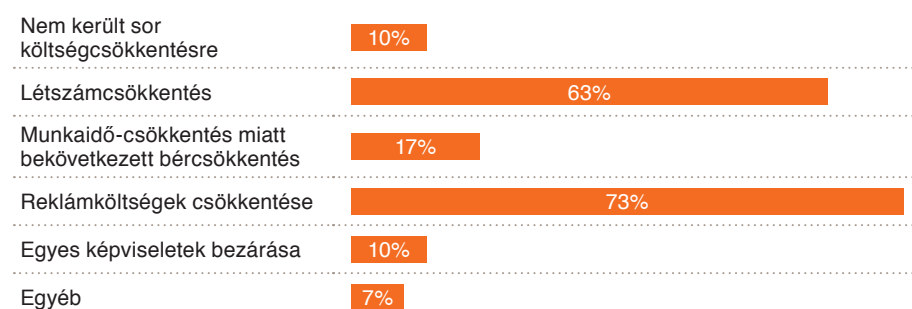
lepő lehet. Magyaratzként felhozható az elvárt béremelés hatása, de az elbocsátások egy részét magyarázhatja a létszámcsökkentési döntések utolsó pillanatig történő elhalasztása is, vagy egyszerűen az értékesítések egyenlőtlen elosztása is, vagyis hogy a kevésbé sikeres kereskedőknek újabb munkatársaktól kellett megválniuk.

A piaci jelenlét növelése érdekében a kereskedők 56 százaléka vállalt hirdetési költségeket. Az internetes hirdetések 67

százalékos abszolút fölénye mellett közel azonos arányban választják a kereskedők a TV, rádió reklámokat, szórólapokat, óriásplakátokat.

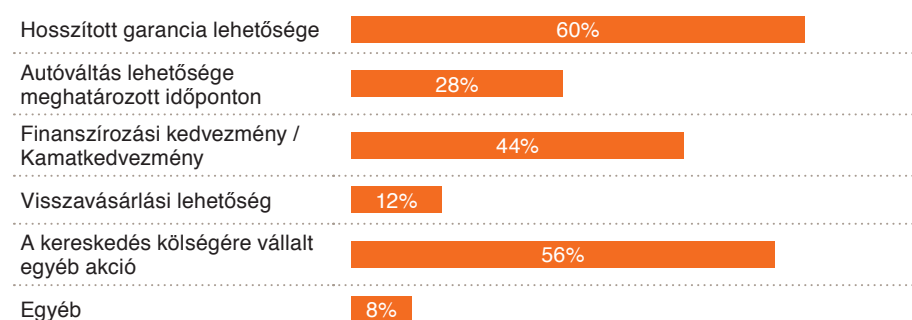
Az országos forgalmazó által finanszírozott értékesítést növelő akciók tekintetében a hosszított garancia lehetőségét a válaszadók 60 százalékánál kínálják a vásárlóknak, míg az autók vételárával kapcsolatos finanszírozási és kamatkedvezmények a válaszadó kereskedések 44 százalékban elérhetőek.

AMENNYIBEN KERESKEDÉSÉBEN KÖLTSÉGCSCSÖKKENTÉSRE KERÜLT SOR, AZ ALÁBBIK KÖZÜL MELYIK TERÜLETEKET ÉRINTETTE?*



* Kizárólag azok körében, akik költséget csökkentettek.

MILYEN ÉRTÉKESÍTÉST NÖVELŐ AKCIÓKAT ALKALMAZNAK AZ ÖNNEL KAPCSOLATBAN ÁLLÓ ORSZÁGOS FORGALMAZÓK?



Az adóváltozások hatása

A 2012-es évvel kezdődően az iparágat érintő adó jogszabályok közül a legfontosabb változások a regisztrációs adó csökkentése, az áfa-kulcs 27 százalékra emelése, valamint az autóbérlés áfájának levonhatóvá tétele voltak.

Az első kettő változás együttes hatása volt a 2011 végén és 2012 elején megfigyelhető jelenség, amikor a vásárlók és kereskedők igyekeztek autójukat még 2011-ben az alacsonyabb áfa-kulccsal megvásárolni, viszont – kihasználva a regisztrációs adó csökkentése adta előnyöket – az autót csak 2012-ben helyezték forgalomba. Ezt jól mutatja a forgalomba helyezések számának visszaesése 2011-ben novemberről decemberre, majd hirtelen megugrása 2012. januárra.

A regisztrációs adó csökkentéstől némelyek azt várták, hogy az autókat, közülük az újautókat is alacsonyabb áron lehet majd megvásárolni, és az árrugalmasságnak köszönhetően a lakossági vásárlás emelkedni fog. Az ilyen irányú várakozások a felmérés tanúsága szerint is legalábbis naivak voltak: a válaszok szerint a regisztrációs adó csökkentés miatt körülbelül 3 százalékos árcsökkenés volt megfigyelhető mind az új, mind a használt autók piacán. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a regisztrációs adó csökkentése nem elsősorban az autók iránti – és főképp nem az újautó – keresletre hatott jótékonyan, hanem inkább a költségvetés bevételeit csökkentette, és hagyott némi lélegzetvételt a piaci körülmények által fojtogatott gyártó illetve forgalmazó, és a kereskedő cégek részére. Mindenképp megemlítené ugyanakkor, hogy a használtautó import jelentősen megugrott az adókulcs csökkenéssel párhuzamosan – a 2011-es 32 312 darabhoz képest a 2012-es 53 533 darab behozott használtautó a korábbi évekhez képest jelentős növekedést mutat.

Az autóbérlés áfájának levonhatóvá tételétől tavaly azt lehetett várni, hogy a piac majd eltolódik a vásárlás felől a tartós bérlet irányába. A válaszok e kérdés tekintetében meglehetősen kiegyen-



súlyozott képet mutattak: a válaszadók fele szerint nem volt tapasztalható ilyen irányú eltolódás, míg a másik 50% szerint megfigyelhető egy ilyen tendencia.

A 2013. január 1-jével bekövetkező adóváltozások ismét heves indulatokat keltettek. Különösen érdekes a felmérés **pénzügyi tranzakciós illetékkel** kapcsolatos eredménye. A kereskedők többsége milliós nagyságrendűnek becsüli ugyanis az illeték bevezetése és a pénzügyi intézmények általi továbbterhelése miatti többletköltségét. **A válaszok átlaga 2,8 millió forint.** Ez a mérték első ránézésre nem is meglepő, tekintettel arra, hogy a költségvetés is – bár több becslés is megjelent – meglehetősen jelentős, 283 milliárd forintos bevétellel számol az adónemből az adott évre vonatkozóan. Közelebről megvizsgálva az a következtetés vonható le, hogy napi egy darab átutalás ami után a maximális mértékű 6 ezer forinttal számítandó az illeték – 250 munkanappal számolva – körülbelül 1,5 millió forintos költséget jelent, ami az átlagos becsült költségnövekedésnek nagyjából fele. Az igazi kérdés tehát 2013 vonatkozásában valószínűleg az lesz, hogy a 6 ezer forintos felső limit minél teljesebb körű kihasználása érdekében változtatnak-e fizetési szokásaikon a kereskedők, és tervezéssel, esetleg beszállítói szerződésük módosításával tudnak-e a jelenleg tervezett költségben számottevő megtakarítást elérni.

Pénzügyi tranzakciós illeték

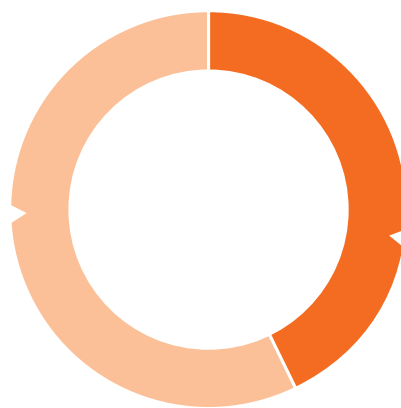
2013. január 1-től tranzakciós illetékköteles a pénzforgalmi szolgáltató által az ügyféllel kötött keretszerződés alapján minden olyan fizetési művelet, amelynek eredményeképpen a pénzforgalmi szolgáltató az általa a fizető fél részére vezetett számlán nyilvántartott követelést a fizetési megbízás szerinti összeggel csökkenti. Például: készpénzátutalás és kifizetés, csekk beváltása, pénzváltás, jutalék- és díjbevételek felszámítása. Fontos megemlíteni, hogy mentességet élvez az illetékfizetés alól a csoport likviditását biztosító csoportfinanszírozás, feltéve, hogy a csoport tagjainak a számláit ugyanazon pénzforgalmi szolgáltató vezeti.

Az illetékfizetési kötelezettség a fizetési művelet teljesítésének napjával keletkezik. Alapvetően nem a számlatulajdonosok fizetik meg az illetéket, de a megterhelés nagyságára való tekintettel közvetlen vagy közvetett átterhelés lehetséges (pl. szolgáltatási feltételek, díjak) változtatásával.

Az illeték alapja a fizetési művelet alapját képező összeg. Az illeték mértéke 0,2% vagy 0,3%, de fizetési műveletenként felszámítható értéké maximálisan 6 ezer forint.

Látszólag jó hírnek tűnt a 2012-es év végén a kereskedők számára a bolti kiskereskedelmi adónak az adórendszerből való kivétel. A sokat támadott adónem helyett ugyanakkor az önkormányzatok kasszáját gyarapító helyi iparűzési adó szabályok kerültek módosításra olyan módon, hogy az a kereskedő cégek számára hasonló terhelést jelenthet mint a kivetett adónem. Hasonlóan a bolti kiskereskedelmi adóhoz, ez a korlátozás is a legalább 500 millió forint nettó árbevétellel rendelkező kereskedő vállalkozások számára jelent a korábbiakhoz képest többletterhet. Abban is hasonlít a szabályozás a korábbi adónemhez, hogy a kapcsolt vállalkozások adatai itt is összeszámítandók, azonban a laza, nem tulajdonosi kapcsolaton alapuló – pl. közös beszerzési illetve marketing

Nem
57%



Igen
43%

2013-AS SZABÁLYOK ALAPJÁN A HELYI IPARŰZÉSI ADÓ ALAPJÁBÓL AZ ELADOTT ÁRUK BESZERZÉSI ÉRTÉKE CSAK KORLÁTOZOTTAN VONHATÓ LE 500 MILLIÓ FORINT ÁRBEVÉTEL FÖLÖTT. ÉRINTI-E ÖNT EZ A VÁLTOZÁS?

funkcióval létrejött – szerveződések, kereskedőláncok számára nem jelent különösen nagyobb terhelést. A válaszadók 43 százaléka nyilatkozott úgy, hogy az adóváltozás érinteni fogja mivel eléri a félmilliárdos bevételi határt. Fontos különbsége egyúttal az új helyi iparűzési

adó szabálynak, hogy kizárólag azon kereskedéseket sújtja, melyek hagyományosan kicsi, de mindenképp 30 százaléknál kisebb árréssel végzik tevékenységüket, míg a bolti kiskereskedelmi adó árréstől függetlenül minden kiskereskedő által fizetendő volt.

A feketegazdaság jelenléte az iparágban

Továbbra is bénító problémaként értékelhető az iparág számára a feketegazdaság. A tavalyi évekhez képest csaknem változatlanul a válaszadók 93 százaléka vallott úgy, hogy a feketegazdaság jelenségei káros hatással vannak üzletére. A fertőzőtlenség okaként a válaszadók 71 százaléka továbbra is a magas adómértékeket nevezte meg, és 46 százaléka szerint az általános attitűd is okolható, azaz a vásárlók alapvetően elvárják az árak alacsony tartása érdekében a jogkikerülő magatartást.

A válaszokból az is kiderül ugyanakkor, hogy némi előrelépés talán történt a feketegazdaság elleni küzdelemben, érdekes módon épp az adópolitika egyik eszközével. A korábbi évek egyik széles körben elfogadott javaslatával egybehangzóan ugyanis a **szervizszolgáltatás után felszámított áfa 50 százalékos mértékben levonhatóvá vált 2013-tól**. Ez várhatóan

ÖN SZERINT MI AZ ELSŐDLEGES OKA A SZÜRKE- ÉS FEKETEGAZDASÁG JELENLEGI SZINTŰ JELENLÉTÉNEK AZ IPARÁGBAN?

Magas adók, költségek	71%
Az ügyfelek is elvárják ezt a magatartást az alacsony árak miatt	46%
Csökkenő kereslet	21%
Csak így tudnak talpon maradni az egyre fokozódó versenyben	25%
Egyéb	18%

arra fogja ösztönözni az áfaköteles tevékenységet végző autótulajdonos cégeket, hogy jobban meggondolják, hogy az autót legálisan működő, számlát kiállító szervizben javíttatják. Logikusan a szabályok szerint működő javítóműhelyek hátránya a feketén működőkkel szemben nem szűnt meg teljesen, ez csak a teljes mértékű levonhatóság engedélyezése esetén valósulna meg. Mégis meglehetősen nagy többség üdvözlö az újonnan bevezetett szabályt: **a válaszadók 18 százaléka szerint nagy segítséget jelent, 68 százaléka szerint nem nagymértékű, de**

mindenképpen érzékelhető segítséget jelent az ágazat számára a változás, míg csak 14% azok aránya, akik szerint nem jelent majd érdemi segítséget.

Egy újabb – talán még kevésbé erőteljes, de mindenképp előremutató – lépés tehát megtörtént a szektor fehérítése érdekében. A további megoldási javaslatok között a kereskedők továbbra is szorgalmazzák a szerviztörténet nyomon követhetőségét biztosító adatbázisok létrehozatalát és a gyakoribb hatósági ellenőrzéseket.

Kilátások a jövőre nézve

A jövőt illetően valamelyest hasonló a kereskedők várakozása, mint az előző évek felméréseinél. A 2013-as esztendőre még a válaszadók 59 százaléka úgy tekint, mint amelyben az értékesítések növekedésére nincs esély. A többség bizalma a 2014, de még inkább a 2016-tól következő években van. 2014-től összesen a válaszadók 86 százaléka szerint várható növekedés, míg a 2016-os év tekintetében már mindenki növekedést vár, csak annak mértékében különböznek a vélemények.

A 2013-as évre vonatkozóan a válaszadók 40–70 ezer közé várják a forgalomba helyezések számát. A **várakozások átlaga 56 ezer forgalomba helyezett újautó**, ami a becsült piaci egyensúlyhoz viszonyítva meglehetősen mérsékelt reményeket fejez ki, a másik oldalról ugyanakkor prudens óvatosságnak tekinthető a megcsappant hitelezési aktivitás és lecsökkent rövid távon mozgósítható lakossági megtakarítás állomány fényében.

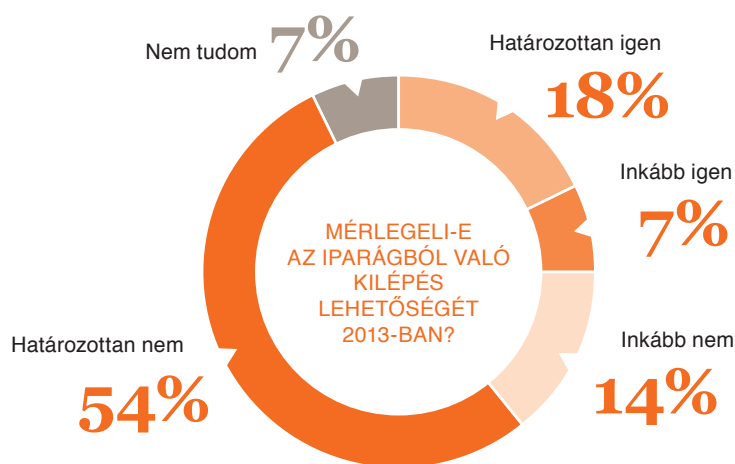
Kedvezőtlen változásnak értékelhető az előző év felméréséhez képest, hogy a válaszadó kereskedők megnövekedett hányada, – a tavalyi 13% helyett – 25%-a gondolkodik az iparág elhagyásában, a válaszadók 18%-a ráadásul határozottan fontolgatja a kilépést.

A másik oldalon ugyanakkor ott vannak azok a kereskedők, aki a 2013-as évben tervezik márkaportfóliójuk bővítését új márkák bevezetésével, arányuk – az előző felméréshez teljesen hasonlóan – 27%.

Az autóértékesítést mint iparágat érintő veszélyek tekintetében a válaszadók az élen továbbra is a piac jelenlegi helyzetét és a finanszírozás hiányát tekintik, 35 százalékuk jelölte meg ezt első helyen. A második helyen a 2012-ben megugrott használtautó import végzett, amit szorosan követ az adótörvények gyakori változása. A külföldi márkakereskedői csoportok piacra lépését tartják a kereskedők továbbra is a legkevésbé fontos veszélyforrásnak.

ÖN SZERINT AZ ALÁBB FELSOROLT IDŐSZAKOKBAN MILYENEK AZ ÉRTÉKESÍTÉS NÖVEKEDÉSÉNEK AZ ESÉLYEI?

	Nincs rá esély	Kicsi rá az esély	Nagy rá az esély
2013-ban	59%	37%	4%
2014–2015	14%	68%	18%
2015–	0%	44%	56%



Kapcsolat

Armin Krug

Cégtárs
Autóipari vezető
Telefon: +36 1 461 9552
E-mail: armin.krug@hu.pwc.com

Dr. Lőcsei Tamás

Cégtárs
Adótanácsadás
Telefon: +36 1 461 9358
E-mail: tamas.locsei@hu.pwc.com

Deák László

Igazgató
Adótanácsadás
Telefon: +36 1 461 9590
E-mail: laszlo.deak@hu.pwc.com

Lett Kornélia

Vezető menedzser, győri iroda
Könyvvizsgálat
Telefon: +36 96 547 660
E-mail: kornelia.lett@hu.pwc.com

Rátosi Róbert

Menedzser
Adótanácsadás
Telefon: +36 1 461 9154
E-mail: robert.ratosi@hu.pwc.com

