

SajtóINFO

2021

**Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete értékelése
a 2021. évi új gépjármű forgalomba helyezési piacról**

**MGE
2021. évre
vonatkozó
új gépjármű
piaci
előrejelzése**

	2021. előrejelzés	2020-as tényhez képest
 Személygépkocsi	126.000	0%
 ezen belül nulla lokális kibocsátású gépkocsi	4.000	8% ↑
 Kishaszonjárművek	22.000	0%
 Nagyhaszonjárművek	4.000	18% ↑
 Motorkerékpárok	4.600	7% ↑
 Autóbuszok	700	10% ↑
 Közúti pótkocsik	2.750	25% ↑



Az előrejelzések során abból a feltételezésből indultunk ki, hogy a pandémia, a megelőző vakcina megjelenésével további gazdasági nehézséget nem okoz, és az élet fokozatosan normalizálódik.

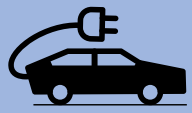
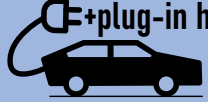
Nem volt előre látható viszont az év második felében kialakuló gyártási probléma, amely a chip és más alkatrészek hiányára, illetve egyetlen szállítására vezethető vissza. Ez a piacon egy furcsa helyzetet teremtett: a megrendeléseket a márkaimportőrök csak jelentős csúszással tudják kielégíteni, így az utolsó négy hónap a bázisévhez viszonyítva jelentős visszaesést mutat. E miatt hiány alakult ki új autóból a piacon, amely értelemszerűen árfelhajtó hatású.

Fontosnak tartjuk hangsúlyozni, hogy a környezetvédelmi szabványok változása miatt a személyautó meghajtás körüli kommunikáció még le nem tisztult helyzete, valamint a biztonsági előírások miatt és az árfolyamra visszavezethető drágulás következtében a piac további vevőoldali lassulása is megfigyelhető, így az előrejelzés módosítására volt szükség. A már módosított előrejelzést a fenti adatok tartalmazzák.

A rendszerváltás óta először alakult ki egyszerre szállítói és vevőoldali hiány, amely az utóbbi évtizedekben nem fordult

elő, mivel minden esetben vevőoldali hiányt okoztak a ciklikusan előforduló pénz-ügyi-gazdasági válságok.

Új személygépjárművek és kishaszon járművek

A TELJES ELSŐ FORGALOMBA HELYEZÉS ADATAI, VALAMINT A 6 HÓNAPON BELÜLI KIVONÁSOK	2021. évi forgalomba helyezés piac, december DB	2021. évi kivonás utáni piac, december DB	2021. év új autó forgalomba helyezés, egész év DB	2021. év új autó kivonás utáni piac, egész év DB
	8742 (-31,2%) ↓	6927 (-21,7%) ↓	121920 (-4,8%) ↓	92911 (-7,8%) ↓
	812 (77,3%) ↑		4312 (41,6%) ↑	
 +plug-in hibrid	357 (-28,2%) ↓		4238 (41,3%) ↑	
 full és mild hibrid	3363 (-6,8%) ↓	2707 (13,3%) ↑	45024 (50,8%) ↑	31727 (55,1%) ↑
	2213 (-14,5%) ↓	1856 (-14,7%) ↓	22981 (4,3%) ↑	18800 (5,5%) ↑

Forrás: DataHouse Kft.

A 2021. év nehezen indult és – a járvány következményei miatt – némi visszaesést hozott a 2020. év eleji időszakhoz képest a **személyautók** piacán. A 2020-as év második negyedében – a járvánnyal kapcsolatos intézkedések és kialakult közhangulat miatt – történt jelentős visszaeséshez képest a piac helyreállt és némi növekedést mutatott. A bevezetőben említett okokra visszavezethetően az év második felére a piac lassulása következett be. Figyelemreméltó tény, hogy továbbra is elég magas, 25% a

forgalombahelyezést követő 6 hónapon belül kivont gépkocsik száma, amelyeket export, tesztautó- leállítás, bérletből visszavétel (itt nehéz lenne eltekinteni a Covid hatásától) vagy egyéb üzleti célból vontak ki a forgalomból. Éves szinten mintegy 5% csökkenést mutat az új személyautó forgalombahelyezés.

Annyi bizonyos, hogy az adott időszakban az első forgalomba helyezett **új autók** jelentős részben nem maradtak belföldi végfelhasználóknál. Ennek a trendnek a

növekedése nincs jó hatással a belföldi autópark összetételére sem műszaki, sem közlekedésbiztonsági, de különösen nem környezetvédelmi szempontból, nem beszélve arról, hogy jelentős részük a hazai szervizszolgáltatásokat sem veszi igénybe. Az értékesítésben a benzines autók (38%) túlsúlya érzékelhető a dieselek (16%) kárára, ami a széndioxid-kibocsátás szempontjából nem jó irány, míg más károsanyag-kibocsátási értékek oldaláról vizsgálva kedvezőbb lehet. A hazai autópark zöldítésében élen járó mild és full hibrid autók volume-ne a piac teljes méretéhez képest különösen gyorsan növekszik. Piaci részesedésük 2021-re megközelítette a 40%-ot, amelyen belül a mild hibrid közel 30%-ot, a full hibrid valamivel több, mint 10%-ot képvisel.

E közben a tisztán elektromos és plug-in hibrid hajtású gépkocsik értékesítési rátája jelentősen, de alacsony volumen mellett növekszik, és a piacon mintegy 6%-ot képvisel. Ezek növekedési üteme jelentősen

elmarad a várakozásoktól, annak ellenére, hogy egyre-másra jelennek meg az újabb és újabb elektromos hajtású modellek.



Az év közben meghirdetett elektromos autó támogatás pillanatok alatt elfogyott, így az értékesítés a pályázaton kívül mérséklődött, ennek fényében a következő időszakban elsősorban a pályázatot nyert autók átadása várható.

Üdvözlendőnek tartjuk, hogy az állam támogatja a nulla kibocsátású autókat, de jobb megoldásnak gondoljuk egy a környezetterhelést és nem a meghajtási módot figyelembe vevő lépcsőzetes és folyamatos támogatási rendszer kidolgozását. Ezzel a kampányszerű támogatás káros piaci befolyásoló hatása tompítható lenne. A tisztán elektromos autók értékesítése a támogató pályázatok ellenére nagyon enyhe volumenű növekedést mutat. A plug-in hibridek piaci növekedése jelentősebb, de volumenében így is elmarad a várakozásoktól.

Motorkerékpárok

	TÁRGYHÓ	KUMULÁLT
	DB	DB
	124 (-13,3%) ↓	4601 (7,2%) ↑

A **motorkerékpár** piac kulcs szava 2020-ban a növekedés volt és ez 2021-ben is folytatódott. A növekedés 7%-os volt. Az egyre nagyobb nagyvárosi közlekedési

dugók indokolják a kétkerekű közlekedés gyors fejlődését, így a motorkerékpár értékesítés növekedését. Amennyiben a kétkerekűek elterjedése tovább nő, a nagyvárosi közlekedésben a dugók jelentős csökkenése várható. Erre vonatkozó felmérések szerint ehhez mintegy 25-30% kétkerekű arány lenne szükséges.

Hangsúlyozzuk, hogy ideje lenne már a robogók azonosítása körüli áldatlan állapotok rendezésének, amely nemcsak a teljes piac pontosabb ismeretéhez, hanem a közlekedés biztonságában és rendjében is

sokat segítené. Továbbra is szükségesnek látjuk e járművek azonosításának megoldását regisztrációval (rendszer) vagy KGFB plakettel.

Nagyhaszonjárművek, Autóbusz, Közúti pótkocsi

	TÁRGYHÓ DB	KUMULÁLT DB
	415 (56,6%) ↑	4518 (38,2%) ↑
	112 (128,6%) ↑	1010 (59,3%) ↑
	167 (-12,6%) ↓	3030 (36,1%) ↑

A haszonjármű és a közúti nehéz pótkocsi területen 2021 eddig jelentős növekedést hozott. Mivel a szállítási feladatok a járvány következtében növekednek, ez indokolja a haszonjárművek megnövekedett értékesítését. A 3,5 tonna feletti piac növekedése 38%.

A két terület nagyjából azonos trendet követ és az alábbiak szerint alakult:

A 2020.év végi – a korábbi jelentős visszaesést követő drasztikus növekedése 2021.-ben folytatódott, így 2021 az erős növekedés éve volt, olyannyira, hogy a gyártói kapacitások pár hónap alatt beteltek, mostanra elmondható, hogy egyes piaci szereplők már csak 14-18 hónapos átfutással vesznek fel pótkocsi megrendeléseket.

A rendelési dömping mellé társult az alapanyag beszállítási problémakör, mely olyannyira begyűrűzött az iparágba, hogy a kapacitás-kihasználtságot nem sikerült a gyártóknak maximalizálniuk. Európában pótkocsi hiány alakult ki 2021 közepére, és habár megrendelési igény volt rá, a gyárak nem tudták biztosítani az igényelt mennyiségeket. Mindent egybevetve, figyelemreméltó, 36%-os növekedéssel, 3030 darabos új pótkocsi forgalomba helyezést produkálva szerepelt 2021-ben a közúti nehézpótkocsi piac.

Évről évre visszatérő nehézséget jelent a sofőrök hiánya, a jelentős bérnövekedés, új európai szabályozók bevezetése (pl. pihenőidőre vonatkozó megkötések), a növekvő infláció-, és üzemanyagár-növekedés, valamint a biztosítási díjak gyors növekedése. A 2022-es gyártói kapacitások lényegében lekötésre kerültek, új megrendeléseket a gyártók minimális volumenben fogadnak el. Az **autóbusz** piacra továbbra is a havi alacsony mennyiség mellett jelentős százalékos szórás a jellemző, annyi azonban

látszik, hogy a piac mintegy 25%-kal az előrejelzés felett teljesített, ami biztató jel. A személyszállítás további és gyors megújítása biztonsági és környezetvédelmi okokból is sürgető igény. Erre vonatkozóan kormányzati tervek vannak a tisztán elektromos hajtású akkumulátoros,

illetve a hidrogén hajtású, üzemanyagcellás buszok elterjesztésére. A jelenleg futó állomány igen magas életkorú, 16 év feletti, amely nem tartható állapot, különös tekintettel arra, hogy a jövőben a városokban a tömegközlekedés fokozottabb előtérbe kerülése várható.

Használt személygépkocsik és kishaszonjárművek

	TÁRGYHÓ DB	KUMULÁLT DB
	10229 (2,6%) ↑	132205 (1,4%) ↑
	987 (3,7%) ↑	11845 (-11,7%) ↓

A **használt autó** behozatal továbbra is jelentős. 2021-ben 132.205 db import használtautó, ami 8%-kal meghaladja az új személyautók forgalomba helyezését, és ugyanebben az időszakban 11.845 db (kb. 49 %-kal kevesebb mint új) kishaszonjármű jött az országba. Amennyiben a használt személygépkocsi importot az országban maradó új autókhoz viszonyítjuk (a forgalomból történt 6 hónapon belüli kivonást levéve), akkor a használt

személyautó import mintegy 42%-kal magasabb. Ez az arány egy fejlett motorizáltságú országban nem fordulhat elő. A használt gépjármű import környezetvédelmi szempontú szabályozása első lépéseként 2021 elején megjelent jogszabály egyelőre a vizsgáztatási rendszeren keresztül kontrollálja a környezetszennyező és idős használt autók behozatalát és forgalomba engedését. Egyesületünk üdvözli ezt a lépést és továbbiakat vár, mivel ennek az intézkedésnek a hatása – véleményünk szerint – nem elég erős, és az idős, szennyező használt autók korlátlan importja tökéletesen szembe megy a kormányzat környezetvédelmi elképzeléseinek.

Üdvözlettel
Erdélyi Péter

A 2022. évi előrejelzésről külön sajtóinformációt adunk ki még ebben a hónapban.