



SAJTÓINFO 2020

Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete értékelése a 2020. évi új gépjármű forgalomba helyezési piacról

Tekintettel arra, hogy a Covid 19 vírus kapcsán foganatosított központi intézkedések 2021. január elején nem teszik lehetővé MGE hagyományos reggelivel egybekötött szakmai napjának megrendezését, ezt most egy részletesebb sajtóanyaggal próbáljuk átmenetileg pótolni.

MGE 2021. évre vonatkozó új gépjármű piaci előrejelzése

	2021. előrejelzés	2019-es tényhez képest
Személygépkocsik	140 000	10%
(ezen belül nulla lokális kibocsátású gépkocsi: 4000)		30%
Kishaszon járművek	25 000	13%
Nagyhaszon járművek	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.

Ami a 2020. évet illeti, MGE az Autós Nagykoalícióval együttműködve jelentős és sikeres erőfeszítéseket tett a piaci feltételek megtartásában, a pandémia következményeinek mérséklésében. Ennek megfelelően:

- 1) Sok EU ország gyakorlatával ellentétben a virológiai előírások betartása mellett a szervizek teljes, a szalonok rövidített munkaidőben nyitva maradhattak az első hullámban és teljes munkaidőben a második hullám alatt, így a forgalom csökkenése jóval alatta marad sok EU országénak.

- 2) Az alkatrészellátás akadálytalan volt és most is az. Ennek kiemelt jelentősége volt és van a szállító kapacitások biztonságos fenntartásában a kereskedelemben és a magánforgalomban egyaránt.
- 3) A kifutó szériákkal kapcsolatban valamennyi márka számára megnyugtató megoldás született, amely az egyedi igényekre és a járvány okozta idővesztés kompenzálására is tekintettel volt. Ezzel a kifutó szériák forgalomba helyezése időben kitolódhatott, ebből eredő gazdasági nehézségekre nem kell számítani a szakmának.
- 4) Folytatódott a nagycsaládos kedvezmény akció az eredetileg meghirdetett feltételekkel. Ehhez a szalonok nyitvatartása szükséges volt.
- 5) 5,8 milliárd forint állami támogatás meghirdetésére került sor a nulla emissziójú autók beszerzésére és fennmaradtak a vásárlás és az üzemeltetés kedvező feltételei. Ez a támogatás a járványhelyzet alatt került meghirdetésre, ami különösen értékesé teszi.
- 6) A tartós fogyasztási cikkekkel kapcsolatos 2021. január 1-vel hatályos kormányrendeletben sikerült olyan módosításokat elérnünk, amelyek a gépjármű szakma sajátosságait jobban figyelembe veszik. Itt nagyon nagy jelentősége van annak, hogy egy új gépjármű igen nagy értéket képvisel, így annak meghibásodás okozta komplett cseréje lehetetlen feladat elé állította volna a gyártókat. Továbbá rögzítésre, illetve körülírásra került a rendeltetésszerű használat fogalma.

Természetesen sok olyan terület van, amelyekben szakmai és gazdasági környezeti területen bőven maradt teendőnk, de 2020-ban a Covid-dal kapcsolatos területek elsőbbséget kaptak. A piaci körülmények normalizálódásával ismét foglalkozni fogunk azokkal a korábban is felvetett javaslatainkkal, amelyek a piac élénkítését, a jogi-, és gazdasági körülmények javítását célozzák, illetve amelyek már folyamatban vannak. Feladatunknak tekintjük, hogy olyan szabályok szülessenek, amelyek a gépjármű park fiatalítása, így a környezet védelme és a közlekedés biztonsága előtérbe kerülését ösztönzik.

Fontos megemlíteni, hogy a nulla lokális emissziójú járművek térhódítása több okból elmarad az elvárttól. Az EU politikai döntéshozói az akkumulátoros elektromos autók elterjedését támogatják, amelyek lokális tisztasága egyértelmű, teljes környezeti, elsősorban széndioxid lábnyoma már távolról sem. Hiányoljuk ebből az EU célmeghatározásból a szakmaiságot és a megoldás semlegességét. Reméljük, hogy a következő időszakban az akkumulátoros elektromos autók elfoglalják a számukra minden kétséget kizáróan járó részterületet a mobilitás komplex rendszerében, miközben megvalósul a teljes környezetterhelést figyelembe vevő holisztikus megközelítés. Ehhez alapvetően szükséges lenne, hogy a politikai döntéshozók többet egyeztessenek a szakma képviselőivel és ütköztessék a vágyakat a lehetőségekkel.

Magyarország példamutató módon és mértékben támogatja a környezettudatos autózás gyorsabb elterjedését, miközben azt is világosan kell látnunk, hogy a nyakló nélküli idős és korszerűtlen használt autó import ezt a képet negatívan árnyalja. Meggyőződésünk, hogy a magyar államnak sürgős teendője van e területen.

MGE az Autós Nagykoalícióval és más szakmai szervezetekkel együttműködve teszi meg szakmai javaslatait a döntéshozók felé. Igyekszünk figyelembe venni azokat a szempontokat és érdekeket, amelyek a döntéseket a szakmai indokokon túl befolyásolják, olyan mértékben, amely a szakmai hitelességünket nem kérdőjelezi meg. Ennek megfelelően javaslataink kidolgozása és pontosítása során

folyamatosan konzultálunk a terület döntéshozóival annak érdekében, hogy a megszülető jogszabályokba szakmai szempontjaink épüljenek be.

Az alábbiakban az új gépjárműimport egyes területeit mutatjuk be a 2020. évi piaci folyamatok tükrében az egyes területeken dolgozó MGE elnökségi tagok összeállításában, akiknek elérhetőségét további információért, illetve kérdések megválaszolása céljából a sajtóinfo végén megadjuk.

Új személygépjárművek és kishaszon járművek

A teljes első forgalomba helyezés adatai, valamint a 6 hónapon belüli kivonások	<u>202. december forgalomba helyezés piac</u>	<u>2020. december kivonás utáni piac</u>	<u>2020. év új autó forgalomba helyezés</u>	<u>2020. év új autó kivonás utáni piac</u>
	<u>db</u>	<u>db</u>	<u>db</u>	<u>db</u>
<u>Személygépjármű</u>	12713 (-21%)	814 (-24%)	128031 (-19%)	96693 (-21%)
<u>Ebből tisztán elektromos</u>	458 (170%)		3047 (66%)	
<u>Plug-in hibrid</u>	497 (336%)		2999 (171%)	
<u>Kishaszon jármű</u>	2588 (-3%)	2127 (-5%)	22041 (-16%)	17375 (-21%)

Forrás: DataHouse Kft.

A forgalomba helyezés összességében mintegy 19%-al alatta van a 2019-es évnek, de mivel a visszaesés mértéke hónapról hónapra csökken, így a módosított előrejelzésnél jobb eredmény született kb. 8%-al. Meg kívánjuk jegyezni, hogy elég magas, mintegy 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. Annyi bizonyos, hogy az adott időszakban ezek az autók jelentős részben nem kerültek belföldi végfelhasználóhoz.

A piaci folyamatokat a Covid egyszerre pozitív és negatív irányban is befolyásolta. Az általános piaccsökkenés és a lakosság gazdasági bizonytalansága okozta megtakarításra való törekvése, amelyek negatív hatást gyakoroltak a piacra. Ezt kismértékben, de ellensúlyozta a közösségi közlekedéstől való elfordulás a fertőzésveszély miatt, ami az egyéni közlekedés, így az autózás felé fordította a figyelmet.

Az értékesítésben a benzines autók túlsúlya érzékelhető a dieselek kárára, ami a széndioxid kibocsátás szempontjából nem jó folyamat, míg más károsanyagok oldaláról nézve kedvezőbb. A full és konnektoros hibrid autók részaránya EU viszonylatban relatíve nagy, mintegy 3,5 - 4%, azonban látjuk, hogy a piac méreteihez képest még mindig alacsony, de a trend mindenképpen pozitív.

A tisztán elektromos és a plug-in hibrid autóknál a tavalyi bázisnál jobb adatokat látunk, azonban ezen autók piaci részaránya 2,5% alatt maradt. A 2021-es tervekben ez az arány a volumen 30%-os növekedése mellett valamivel 3% alatt marad. Az elektromos autókra biztosított állami támogatás egy nap alatt elfogyott, azonban a realizált üzlet, egyelőre azt mutatja, hogy a gyors foglalás nem minden esetben jelent majd üzletkötést. Sokat segítene, ha a nem vásárlási szándékú foglalások száma jelentősen csökkenne. Azon dolgozunk, és erre van fogadó készség, hogy egy jobban átlátható támogatási rendszer jöjjön létre, amely a piaci folyamatokat segíti és kiszámíthatóvá teszi, mivel a kampány jellegű igényeket a gyártók egyre kevésbé lesznek képesek határidőre teljesíteni.

Hangsúlyozni kell, hogy a nemzetközi szervezetek világ és európai méretekben is 25-30 % visszaesést jósolnak az év végére, amely folyamat jelentős befolyással lehet több százezer munkavállaló és családjaik helyzetére. Több EU országban a Covid második hulláma alatt zárva vannak a szalonok, így az ő visszaesésük érthetően nagyobb.

A használt autó behozatal némileg felette van az új autókénak. Decemberben 9970 db, az egész évben 130431 használt személygépkocsi (a kumulált új autó első forgalomba helyezéshez lépest 2%-al, több) és ugyanebben az időszakban 13413 db (kb. 40 %-al kevesebb mint új) kishaszon jármű jött az országba. Amennyiben azonban a használt személygépkocsi importot az országban maradó új autókhoz viszonyítjuk, akkor a használt import mintegy 20%-al magasabb. A használt gépjármű import környezetvédelmi szempontú szabályozása, különösen a korösszetétele miatt egyre kevésbé tűr halasztást, amennyiben a környezet védelmét és a levegő tisztaságának javítását a jogalkotó komolyan gondolja.

A magyar személygépjármű park átlagos életkora a 2008. évi 10,5 évről mára 15 év közelébe öregedett, ami azt jelenti, hogy átlagosan EURO 4-es besorolású. A nulla kibocsátású autók beszerzésének és üzemeltetésének támogatása, amit nagyszerű dolognak tartunk és üdvözlünk, ellen hat az idős autók importjának szabályozatlansága.

Nagyhaszonjárművek

A nagyhaszonjármű osztályban éves forgalomba helyezések szempontjából 2018 volt a csúcsidezőszak kicsivel 5400 feletti tárgyévi forgalomba helyezéssel. 2019 még erős évnél számított, de a sofőrhiány és a fuvardíjak csökkenése az új járművek beruházására is erős hatással volt. Ennek ellenére a csökkenés nem volt drasztikus.

A 2020-as évet lendületesen kezdte a piac. Bizakodás és erős beruházási kedv jellemezte az üzemeltetőket egészen a vírus magyarországi megjelenéséig. Hétre pontosan megállapítható, hogy a 13. héten történt a durva visszaesés. Az új járművek megrendelésére szóló igénye egyik napról a másikra megszűnt. Mivel valamennyi nagyhaszonjármű gyártó is 13-16 hét időszakában bezárásra kényszerült az ellátói láncok akadozása miatt ezért az új megrendelések mellett a forgalomba helyezések is drasztikusan lecsökkentek, hiszen nem érkeztek frissen gyártott járművek egyik gyártótól sem. A magyar piac biztonságára ad bizakodó okot az a tény, hogy a korábban megrendelt járművek 1-2 kivételt leszámítva nem kerültek visszamondásra.

Az első hullám levonulása után azt tapasztaltuk, hogy a szokásos csendes nyár helyett a használtjármű piac élénk volt. A tavasszal elmaradt megrendelések egy része nyáron megtörtént. Ez a felerősödés az év végig lineárisan folytatódott. A havi forgalomba helyezések egyre kevésbé maradtak el az egy évvel korábbihoz képest, sőt volt, amikor meg is haladta azt. Ezzel a teljes piac év végére erősen szépített az előrejelzésekhez képest. A becsült 50%-os várt vissza esés helyett kevesebb, mint 40% nagyból 38-39%-ú lesz. Tehát ez azt jelenti túl borúlátók voltak az előrejelzések.

2020. decemberében 283 db jármű került értékesítésre, ami 12%-al marad alatta a tavaly decemberi számnak. A teljes 2020. évben forgalomba helyezett nagyhaszonjárművek száma 3380 db, ami 36%-al marad alatta a tavalyi teljes évnek.

Igaz a túlzott korábbi borúlátás 2021-re is. Már most látszik, hogy valamennyi előrejelzés sokat szépít korábbi álláspontján. Sokkal jobb piacot várunk 2021-re mint ahogyan azt néhány hónappal ezelőtt becsültük. Ha 2019-et tekintjük bázis pontnak, akkor az sejthető, hogy 2021 nagy lépéssel közelíteni fog a 2019-es adatokhoz, meglátásunk szerint 15-20%-al fog attól elmaradni. A mai napig elmondható, hogy a második Covid hullám gazdaságra gyakorolt hatása sajnos sokkal nagyobb, mint az első hullám esetén volt. Ugyanakkor a fuvarpiacra eddig a pillanatig nem, vagy csak kevésbé hat. A gazdaság működik az árumozgás nem csökkent. A fuvardíjak is racionalizálódnak.

A válság következménye az is, hogy a sofőrhiány, mint üzemeltetést zavaró és kockázatot jelentő tényező egy pillanat alatt eltűnt. Ha egy flotta üzemeltetőnek van eszköze és munkája, akkor általában a gépkocsivezető állomány már nem akadály a hatékony működésnek.

Autóbusz piac

Az összpiac 220-ban 632 db forgalomba helyezett új autóbusz volt, amely összességében 11%-al marad el az előző évtől-

Új forgalomba helyezések részletesebben:

Hónap / Month	2020	2019	2018	Változás Change 2019	Változás % Change %	Változás Change 2018	Változás % Change %
Jan	160	7	37	153	2185,7%	123	332,4%
Feb	36	17	80	19	111,8%	-44	-55,0%
Mar	27	206	97	-179	-86,9%	-70	-72,2%
Apr	35	10	45	25	250,0%	-10	-22,2%
May	26	75	73	-49	-65,3%	-47	-64,4%
Jun	25	29	25	-4	-13,8%	0	0,0%
Jul	59	5	38	54	1080,0%	21	55,3%
Aug	66	14	25	52	371,4%	41	164,0%
Sep	62	15	27	47	313,3%	35	129,6%
Oct	42	27	100	15	55,6%	-58	-58,0%
Nov	42	164	84	-122	-74,4%	-42	-50,0%
Dec	49	142	36	-93	-65%	13	36%
Total Ytd	632	569	631	11	1,9%	-51	-8,1%

Negyedév / Quarter	2020	2019	2018	Kül.	%	Kül.	%
I.n.év	223	230	214	-7	-3,0%	9	4,2%
II.n.év	92	114	143	-28	-24,6%	-57	-39,9%
III.n.év	187	34	90	153	450,0%	97	107,8%
IV.n.év	133	333	220	-200	-80%	-87	-40%

A Covid-19 vírus hatása a busz szegmensre:

A **turista buszokat** üzemeltető cégek teljesen leálltak alkalmazottiakat elküldték vagy kényszerszabadságot rendeltek el, a járművek a telephelyeken állnak. A jelenleg közel 14.000 buszos teljes állományból közel 6.000 busz van ideiglenesen kivonva a forgalomból.

A lízingelt járművek díjait nem fizetik. A gyártóktól korábban megrendelt buszokat nem veszik át. A piac élénkülését 2021. május-június környékére tehetjük.

A **helyi-helyközi** járművek tekintetében a vírus nem okozott olyan mértékű visszaesést, mint a turista kategóriában. Az üzemeltetők (Volánbusz, BKV, ...) elsősorban állami, önkormányzati tulajdonban lévő cégek a járműveket átveszik. Kisebb csúszások előfordulnak, a vírus helyzet miatti deiglenes gyárbezárások miatt a beszállítóknál. A hatás ezen a területen „csupán” a közbeszerzési eljárások csúszásában jelentkezik.

Piaci előrejelzés a 2021-es évre:

Az új autóbusz értékesítés tekintetében a piac 95% állami vagy önkormányzati tulajdonban vannak jelenleg, csupán a turista buszok (M3/III) és néhány egybuszós üzemeltető (sport klubok, bankok, ...) van magán kézben.

A használt buszok vevői mára gyakorlatilag magán üzemeltetők. Az állami-önkormányzati cégek inkább új buszokat vesznek, mivel esetükben a 6 évnél idősebb buszok beszerzése nem engedélyezett.

Városi (M3/I) kategória:

Kormány döntés értelmében 2022-től kezdve közbeszerzési eljárást csak tisztán elektromos buszra lehet kiírni és 2024-et követően csak elektromos busz lehet forgalomba helyezni Magyarországon a városi alacsonypadlós (M3/I) kategóriában. Így 2022-ig jelentősebb diesel busz beszerzés prognosztizálható.

Elektromos project:

A Neumann János Kht. Elindította a „Zöld Busz” projectet, aminek keretében 2020-21-ben hét magyar városban lesz egy-egy egyhónapos teszt üzem. 2021-től 2029-ig terjedő időszakra biztosít a kormány mintegy 36 milliárd HUF-ot az elektromos közlekedés támogatására.

A Mercedes, Solaris, Ebusco járműveket már tesztelték, várható még az Ikarus, BYD, MAN, Kravtex-SOR tesztelése.

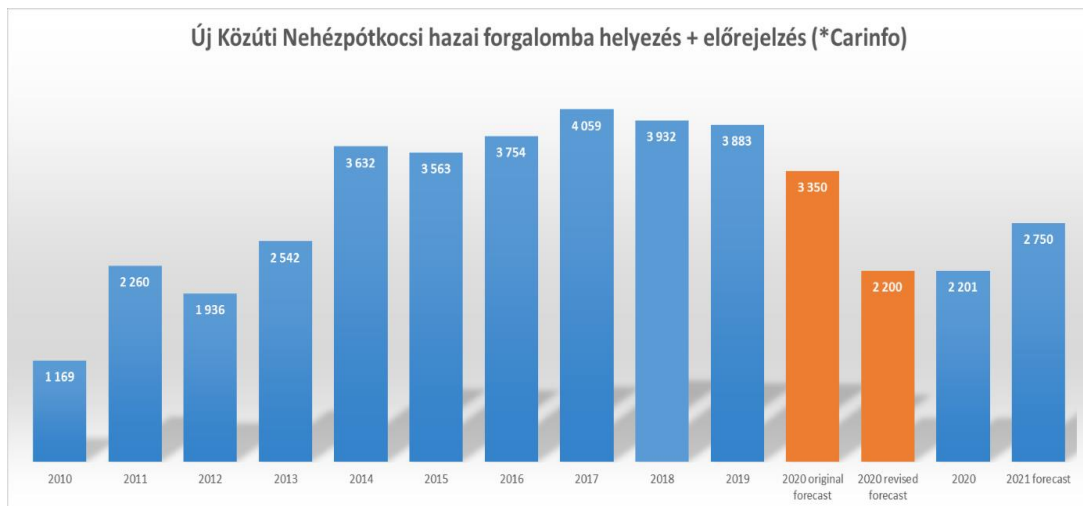
Közúti nehézpótkocsi piac

Ahogy arról egy éve beszámoltunk, a közúti nehézpótkocsi piac 2019 utolsó negyedében már hanyatlásnak indult - többek között a fuvarpiac 20-25%-kát kitevő autóiipar visszaesése miatt. Korrigálva az előző évek dinamikus fejlődését 2020-ra 3.350 jármű értékesítést vetítettünk előre, mely 15%-kos visszaesést jelentett 2019-hez képest, majd a pandémia beköszöntével ezt korrigáltuk 2.200 darabra, ami lényegében teljesült is, 2232 lett. A közel 43%-kos visszaesés nem csupán a pandémia által generált gazdasági változások, hanem a piac általános csökkenése és a korábbi évek dinamikus flotta-fiatalításának is eredménye, hiszen a csökkenő piacon relatív sok új eszköz állt készen a fuvarfeladatok ellátására.

Egy éve jeleztük, hogy a használt jármű mennyiségek növekedésnek indultak, mivel a kiöregedett járművektől próbáltak a piaci szereplők első körben megszabadulni. 2020 év közepére rekord magasságokba növekedett az európai, és a hazai használt készlet állomány, és komoly aggályok merültek fel az optimális piaci működés jövőjével kapcsolatban. Szerencsére az év közepén a gazdasági újra indulásnak köszönhetően a fuvarozók pillanatok alatt felszívták az elérhető használt járműveket, mint gyors, és olcsó megoldás az azonnali fuvarigények kiszolgálására. A használt készletek kiürülésével párhuzamosan az utolsó

hónapok igen erős új jármű megrendelési mennyiségeket generáltak, mely tendencia folytatódásával 2021-re növekedési pályára állhat a szegmens.

Természetesen a korábbi évek nehézségei, mint a sofőrök hiánya, az európai szabályozók (pl. pihenőidőre vonatkozó megkötések), a finanszírozási intézmények óvatossága, stb. számos nyitott kérdést hagy maga után, nem beszélve a pandémia körüli bizonytalanságokról. Mindent egybevetve, 2021-re 2.750 darabos új jármű értékesítést prognosztizálunk, mely 25%-os növekedés a korábbi évhez képest, azonban 18%-kal elmarad 2019-től.



Motorkerékpár piac

A motorpiac kulcs szava 2020-ban a növekedés. Még ha az csak 5,2 százalékos is, de a trend mely 2019-ben 30%-os darabszám növekedést okozott, nem fordult meg. A piac negyedéves mozgását tekintve, az első három hónap az előző évihez képest alakult. A márciusban bevezetett korlátozó intézkedések a második negyedévben mutatkoztak, de igen enyhe mértékben. A negyedéves visszaesés mindösszesen 80 darab jármű. A harmadik negyedév egyértelmű növekedést hozott, köszönhetően a COVID visszaszorulásának és a korlátozó intézkedések feloldásának. A negyedik negyedév szintén emelkedést hozott az átadott járművek mennyiségének tekintetében, ami részben az októberi vásárlási kedvnek, illetve motorkerékpárokra vonatkozó 2021. január elsején életbe lépő EURO-5 környezetvédelmi normák bevezetése miatti, némileg emelkedettebb decemberi forgalomba helyezési aktivitás miatt alakult. Egyértelműen látható, hogy a piac hónapról-hónapra való mozgását a koronavírus járvány és annak befolyásoló hatásai vezérelték a 2020-as évben, mint a gazdaság más területein.

A motorkerékpárok szegmentációját tekintve lényeges különbség nem fedezhető fel az előző évhez képest. Továbbra is vezet az ON-OFF kategória, 23 %, illetve a NAKED-ek, 22 %.

Változásról a 125 ccm kategóriában beszélhetünk. Némileg csökkent a 125 ccm robogók aránya, nőtt viszont a 125 ccm motorkerékpárok eladási darabszáma és ezzel aránya.

A motorkerékpár kereskedések és szervizek az év jelentős részében várták az érdeklődőket, viszont a motorkerékpár tesztelési lehetőségek, nyílt napok, motoros közösségi rendezvények elmaradtak, vagy a csökkentett érdeklődő számmal kerültek megrendezésre.

Mint, már említésre került, az év végével az EURO-4 motorkerékpárok kivezetésre kerülnek a piacról. A készleten lévő járműveket, a megfelelő, ún.: kifutó sorozat forgalomba hozatali engedély megléte mellett, 2021-ben is forgalomba helyezhetik a kereskedők.

2020-ban az MGE az ACEM (Motorkerékpár Gyártók Európa Szövetsége) tagjává vált. Az ACEM 18 motorkerékpár gyártót és 17 nemzeti iparági szövetséget tömörít. Az ACEM tagságnak köszönhetően a jövőben rálátást nyerünk a hosszabb távú fejlesztési tervekre és a motorkerékpár gyártás és kereskedelem összeurópai trendjeire.

Kitekintve az európai eladási adatokra, 5 százalékos visszaesést mutatnak 2020 -ra.

Bízva a koronavírus visszaszorulásában, a 2021-es évben szeretnénk az idei növekedést megtartani, céldarabszámunk: 4.600 motorkerékpár értékesítése.

Ezúton is köszönjük a sajtó egész éves támogatását és együttműködését és kérjük ezt a továbbiakban is.

Amennyiben a vírus helyzettel kapcsolatos korlátozások enyhülnek, vagy megszűnnek, tervezzük MGE szakmai napjának megrendezését.

Eredményes, boldog és egészséges újévet kívánunk. Reméljük, hogy mielőbb személyesen is találkozhatunk.

Minden további információval, kiegészítéssel, örömmel rendelkezésre állunk:

Személyautók, kishaszon járművek
Nagyhaszonjárművek, autóbuszok:
Közúti nehézpótkocsik:
Motorkerékpárok

Erdélyi Péter
Illés Dávid
Somogyi Gábor
Németh Gergely

peter.erdelyi@mge.hu
david.illes@volvo.com
gabor.somogyi@krone-trailer.com
service@marinat.eu