



**Boldog, békés, egészséges és sikeres
újévet kívánunk a média
képviselőinek, partnereinknek,
minden autósnek és nem autósnek
és tagvállalataink valamennyi
munkatársának.**



Sajtótájékoztató és szakmai nap

Köszöntés, MGE céljai, feladatai, eredményei

Erdélyi Péter

A közlekedésbiztonság újszerű megközelítése

Knezsik István

Kitekintés, a 2018. évi új EU gépjármű piac

Beszélgessünk egy kicsit a környezetvédelemről és a dieselekről

Erdélyi Péter

A nagyhaszon jármű piac alakulása és előrejelzése

Dér Péter

A közúti pótkocsi piac

Somogyi Gábor

Motorkerékpár piac alakulása és előrejelzése

Zámbó Balázs

A személyautó és kishaszon jármű piac alakulása és előrejelzése

Erdélyi Péter

Kérdések, feleletek, kötetlen beszélgetés





Célok, feladatok

Célunk: a modern mobilitás fontos részeként a közlekedés biztonságának és a környezet védelmének elősegítése az EU ajánlások figyelembe vételével, valamint a jogkövető vállalkozások versenyhátrányának csökkentése, **megszüntetése**.
Igyekszünk tekintettel lenni a partnerek szempontjaira is, de számunkra a fenti célok az elsődlegesek.

Ennek érdekében keressük azokat az együttműködési formákat, amelyektől a megfogalmazott célok konkrét megvalósulását remélhetjük, így szoros együttműködésben dolgozunk az Autós Nagykoalícióban.

Az együttműködésben számítunk a társ szervezetekre, a hatóságokra, a döntéshozókra és nagyon nagy mértékben a sajtó nyilvánosságára.



Eredményeink és további feladataink a célok tükrében

- 2019 január végén elindul a vásárlók érdekeit szolgáló, ANK és MGE által előkészített és kezdeményezett közhiteles és ingyenes Gépjárműadat-lekérdező.
- Segítettük a WLTP bevezetésével kapcsolatos problémák megoldását.
- Kezdeményezésünkre csökkent a használati motorkerékpárok regisztrációs adója.
- Segítettük és segítjük az ÁFE ügyek gyorsabb intézését.
- Javaslatunkra bevezették a termékdíj átalányt.
- Résztveszünk azt ACEA munkájában.
- Eredményesen tárgyaltunk az acél védővám ügyében, képviselve az ACEA-t.
- ANK alapító tagként ANK tagságán keresztül kapcsolódunk az ICDP-hez
- Elindítottuk a „váltás fel” munkaerő közvetítő oldalunk működését (következő dia).
- Lezártuk a sikeres „értünk hozzá” márkaszerviz támogató kampányt.
- Eredményes kapcsolatokat ápolunk a társ szövetségekkel és a jogalkotóval, jogalkalmazóval, hatóságokkal, intézményekkel, így legutóbb meghívást kaptunk az ITM által létrehozott CO2 Koalícióba.

Folyamatosan készítjük elő és aktualizáljuk szakmai javaslatainkat: új adórendszer, vegyeshasználatú kishaszon jármű, roncsprémium, forgalomból kivonás, robogók azonosítása, szervizek működésének korrekt szabályozása és ellenőrzése, az alkatrész feketepiac csökkentése.

A közlekedésbiztonság új megközelítése

Knezsik István ANK elnök

„Aki reggel elindul, az este egészségben haza is érjen”



ANK üdvözli a Gépjárműadat-lekérdező rendszert, és kezdeményezte, további elemekkel való kiegészítését, így a szerviztörténettel.

„Úgy közlekedj, mintha a számodra legfontosabbak lennének körülötted”

A közlekedésbiztonság új megközelítése

Kölcsönös felelősség egymás iránt az utakon
EU 26 000, Magyarország 600 feletti
halálos baleset



Érzelmi megközelítés
a balesetek családra, emberi
kapcsolatokra gyakorolt hatása

A várt eredmény
kevesebb baleset
érzelmi és tudatos viselkedés
kölcsönösség, szolidaritás, figyelem,
fegyelem, türelem, empátia

Kitekintés.....általános

Erdélyi Péter MGE ügyvezető elnök

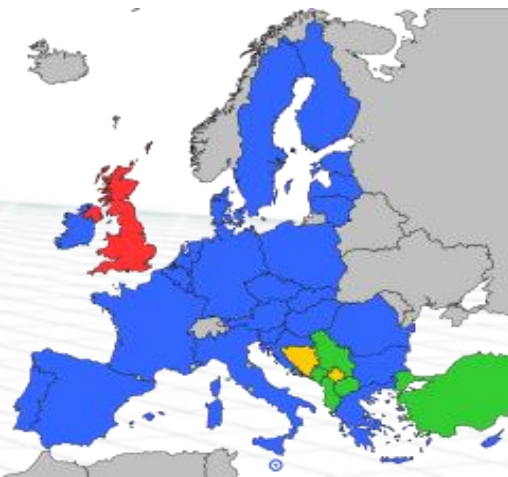


Volumenelektromos 14,3 millió.....5,6% (alternatív)

Emisszió, viták, tanulmányok tank to wheel zero, ... vagy?

Foglalkoztatás direkt gyártás EU 13,5 millió 1%....HUN: 93 ezer 2%

Autópark	EU 28	1000 lakosra 587 db	Magyarország:	394
		átlag kor: 11 év		14,9
		átlag CO2 118,5 g/km		125,6



Adózás 420 milliárd €
környezet alapú 20 országban

Kitekintés EU tények

Gyártás Szumma: 100 millió

EU: 20 millió

HUN: 0,5 millió

Export 6 millió

Import 4 millió

Környezet CO2 g/km

101,2 Hollandia; 119,6 EU; 129,6 HUN

Regisztráció

18 millió

Innováció R&D

54 milliárd € autók és alkatrészek
9000 szabadalom évente (56%)



A magyar piac fő jellemzői 2018-ban

•Magán vevők visszatérése

- Hitelfelvételi, valós hitelezési kedv és bonitás csökkenő hiánya, alacsony kamat
- Biztosabb munkahelyek
- Biztosabb és magasabb jövedelem
- Alacsony betéti kamatok
- E-autók állami támogatása

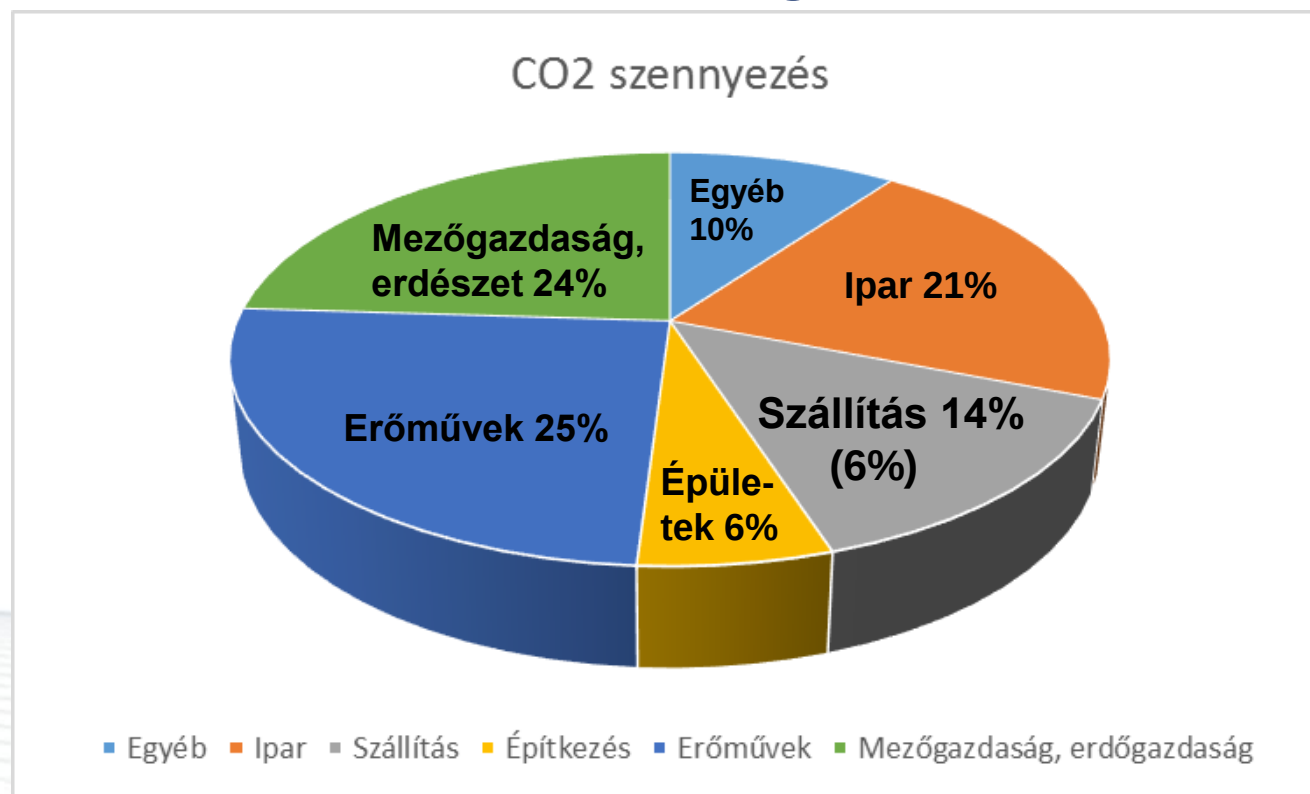
•Cégautó részarány 60% alá csökkent

- Flottacserék, üzemeltetési költségek (TCO szempont erősödése)
- Új flották alacsonyabb felszereltség, kisebb autók
- Jelentős tartalékok itt már nincsenek
- Környezetbarát autók növekvő szerepe (állami támogatás)

•Szolgáltatói tevékenység fejlődése

- Lassú visszatérés a márkaszervizekhez és a legális javítókhoz
- Feketegazdaság, kapacitás hiányok betöltése

Beszéljessünk egy kicsit a környezetről, hogy tudjuk, miről is van szó igazán



Forrás: IPCC/ENSZ

Beszélgessünk még egy kicsit a környezetről

2008 vs 2018

Kétszer annyi autót gyártottak!!!!

Új autók CO₂ kibocsátása

	130 g felett
	96 – 130 g
	96 g alatt

-68%
+57%
+110%

Energia felhasználás a gyártásban

-16% kWh/autó

CO2 kibocsátás a gyártásban

-31%/autó

Vízfelhasználás (ma 5000 liter/jármű)

-31% m3/autó

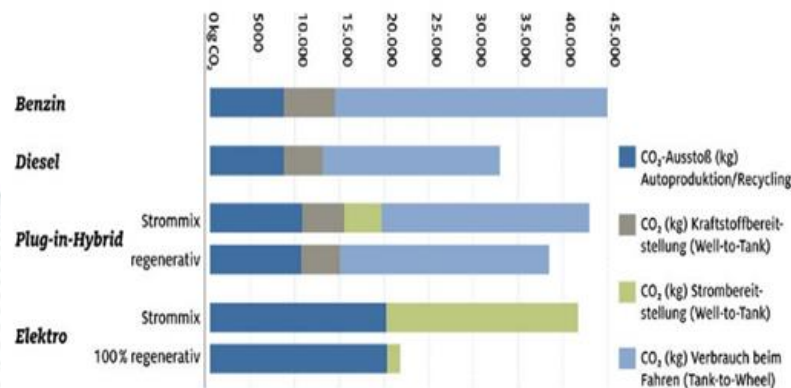
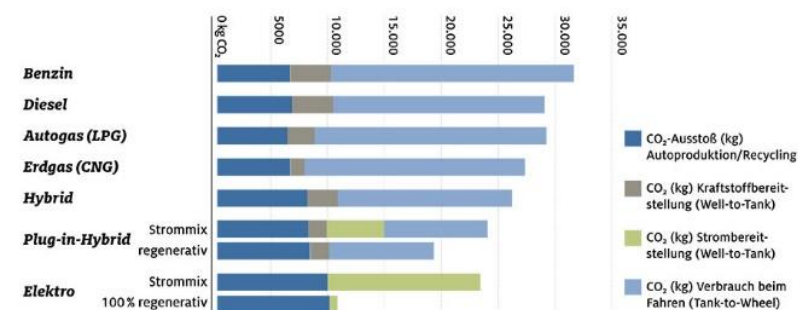
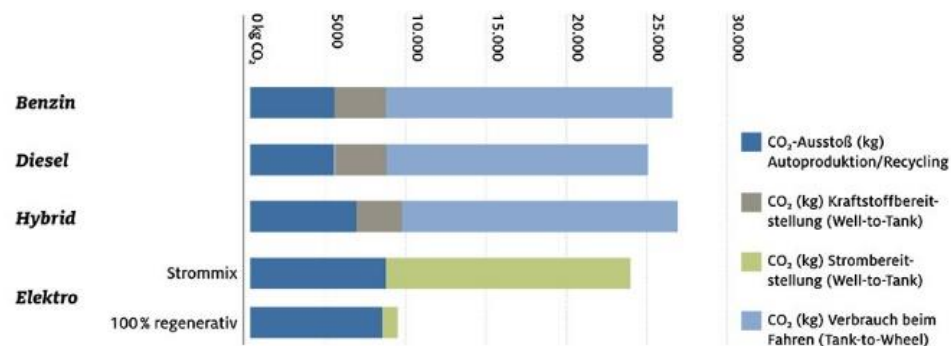
Termelési hulladék

-14%kg/autó



Beszélgessünk még egy kicsit a környezetről

150 000 km megtétele esetén átlagos CO₂ kibocsátás (kg)



Beszélgessünk még egy kicsit a környezetről

Legyártott autónként a teljes folyamat CO2 kibocsátása tonnában

Nikkel-Kobalt-Mangán (NCM) akkus autó	14,6
Lítium akkus (LFP) autó	14,7
Belső égésű motoros (ICEV) autó	9,2



(A teljes gyártási folyamat és valamennyi részegység, alkatrész gyártása és az összeszerelés)

A fő veszély a globális felmelegedés, ha ez nem a ciklikusság miatt van,
akkor a CO2 okozza.

Beszélgessünk még egy kicsit a környezetről

Dieselek, Benzinesek, Alternatív hajtások, szabványok, valóság a jelenben



A magyar autópark átlagéletkora Euro 4

A forgalomba helyezhető új autók besorolása Euro 6



European emission standards

Euro 6 vs Euro 5 vs Euro 4 (g/km)

	Benzin	Diesel
CO2	1,0/1,0/1,0	0,5/0,5/0,5
NOX	0,08/0,06/0,06	0,25/0,18/0,08
PM	0,005/0,005/0,005	0,025/0,005/0,005

Piaci részarányok (új szgk)

	EU 2017 vs 2016		Magyar 2017 vs 2016		2018
Benzin	49,4%	45,9%	64%	62%	70%
Diesel	44,8%	49,9%	31%	36%	24%
Hibrid	2,9%	1,9%	3,4%	1,7%	4,5%
Elektromos, plug in hibrid	1,5%	1,1%	0,5%	0,2%	0,8%
Egyéb	1,4%	1,2%	0,7%	0,1%	0,7%

A CO2 kibocsátás az utóbbi évben az EU-ban forgalombahelyezett új autóknál 0,3 g/km-el nőtt, ami kb. 70 millió kg, nem sok, de a trend rossz.

Beszélni kell a 7 milliárd vs 1 milliárd ember áramfogyasztásáról (1000 vs 5000)

Fő európai problémák

- WLTP** finomítása várható, fura eredmények
- CO2** az EU döntött, irreálisnak látszó számok, eltérő hozzáállás, Mo.: 30%
- Acél védővám** a magyar álláspont u.a. mint az ACEA-é
- Biztonsági fejlesztési irányok (incl. információ csere a járművek és a környezet között)**
- Brexit** esetleges expot-import vámok>>>árak
- McKenzie jelentés 2050-ig a mobilitás**
- Manifesto az új EU Parlamentnek**



ACEA

Fő európai problémák



Biztonsági támogatott fejlesztési irányok

Első ütközés biztonság

Vezető figyelmének kontrollja

Alkohol figyelés

Vészfékezés és ennek jelzése hátul

Hátramenet figyelés

Sávtartás jelzés>>>automatika

Guminyomás figyelés

Ezt mind árképző tényező lesz

Mostanság ismert fejlesztési irányok

Elektromos autók



konnektor, hidrogén, sav
Önvezető autók (jogi problémák, crossborder)
fogyasztók magatartása, infrastruktúra
energia háttér

Belsőégésű motorok fejlesztése

SPCCI (Spark Controlled Compression Ignition)

Sűrített levegős motor

Szintetikus üzemanyag



Szenet és hidrogént tartalmazó bármely alapanyag
gázosításából előállított üzemanyagok. A
beruházási és üzemeltetési költségek a fő
szempont.

Komplex mobilitás

Járműmentes területek (értelme?), közlekedés
szervezés, tömegközlekedés, parkoló
infrastruktúra, autómegosztás (nagyvárosok)

Tehergépjárművek, buszok

Dér Péter MGE nagyhaszonjármű elnökségi tag





A 2018-as év 3,5 tonna felett és a buszpiacon

- **A kettősség éve...**
- **A legtöbb fuvaros visszafejleszt flottaméret tekintetében**
- **A gépkocsivezető hiány egyre komolyabb**
- **Mégis nőtt a piac a 2017-es 5 853 db-ról 6330 darabra**
- **Buszoknál 643 → 663**

Elektromos és alternatív üzemanyagokkal működő nagyhaszonjárművek

- LNG
- CNG
- Hybrid
- Tisztán elektromos





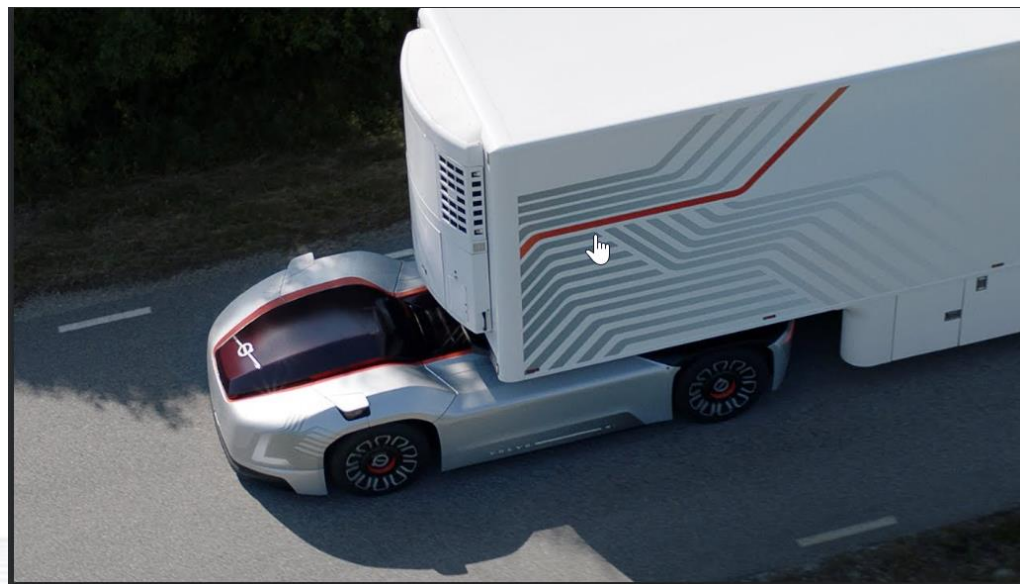
Önvezető nagyhaszonjárművek

- Platooning

https://www.youtube.com/watch?v=n0SXO_hzYDY

Önvezető nagyhaszonjárművek

- Volvo Vera





Önvezető nagyhaszonjárművek

- MAN eFas

<https://www.youtube.com/watch?v=kdIPHqP1IRQ>

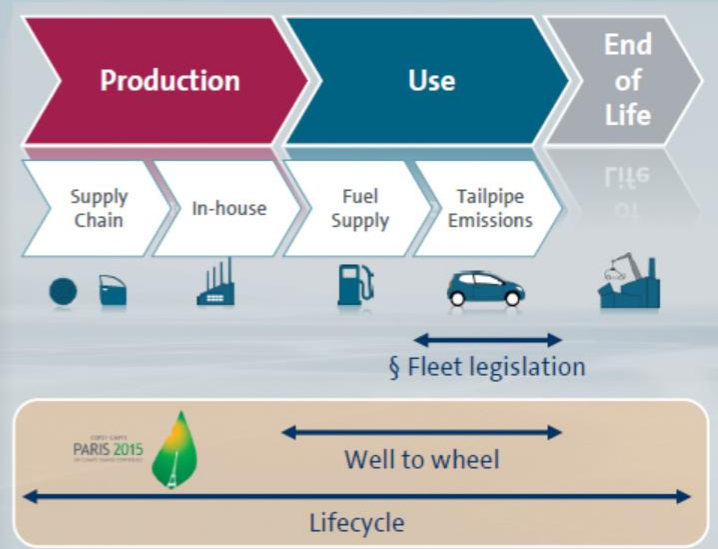
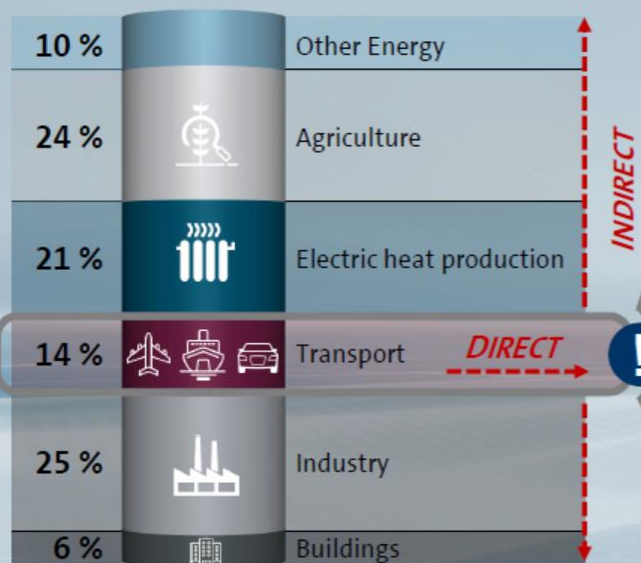
Emisszió szint – Euro6 d

The automotive industry can intensify direct responsibility and actions as well as vitalizing the indirect impact via associated sectors

Global Greenhouse Gas Emissions (incl. CO₂)

Transformation

2 



2019-ben...

... jön az okos tachográf - 2019. június 15-től

... jön a fuvarozóknak a mobilitási csomag?

... Euro6 d

... lassuló piacot várunk

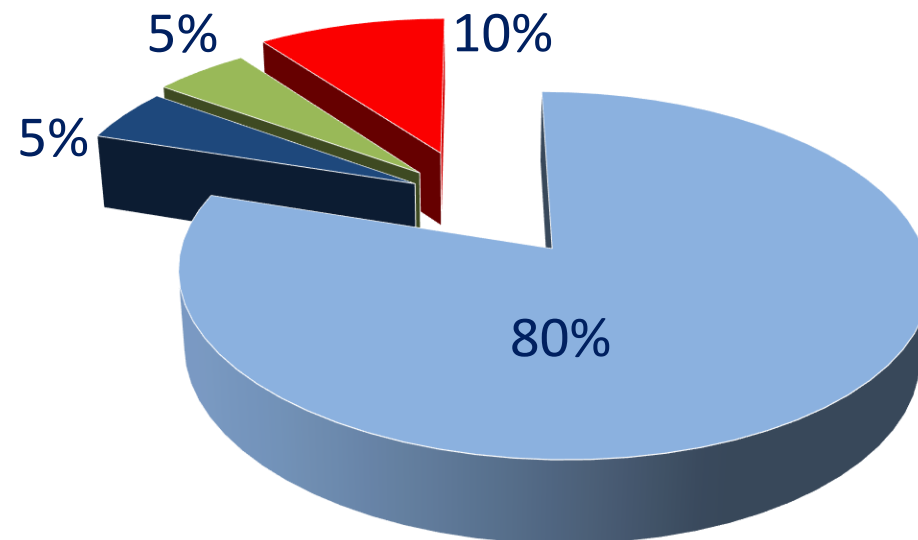


Közúti nehézpótkocsi

Somogyi Gábor MGE nehéz pótkocsi elnökségi tag

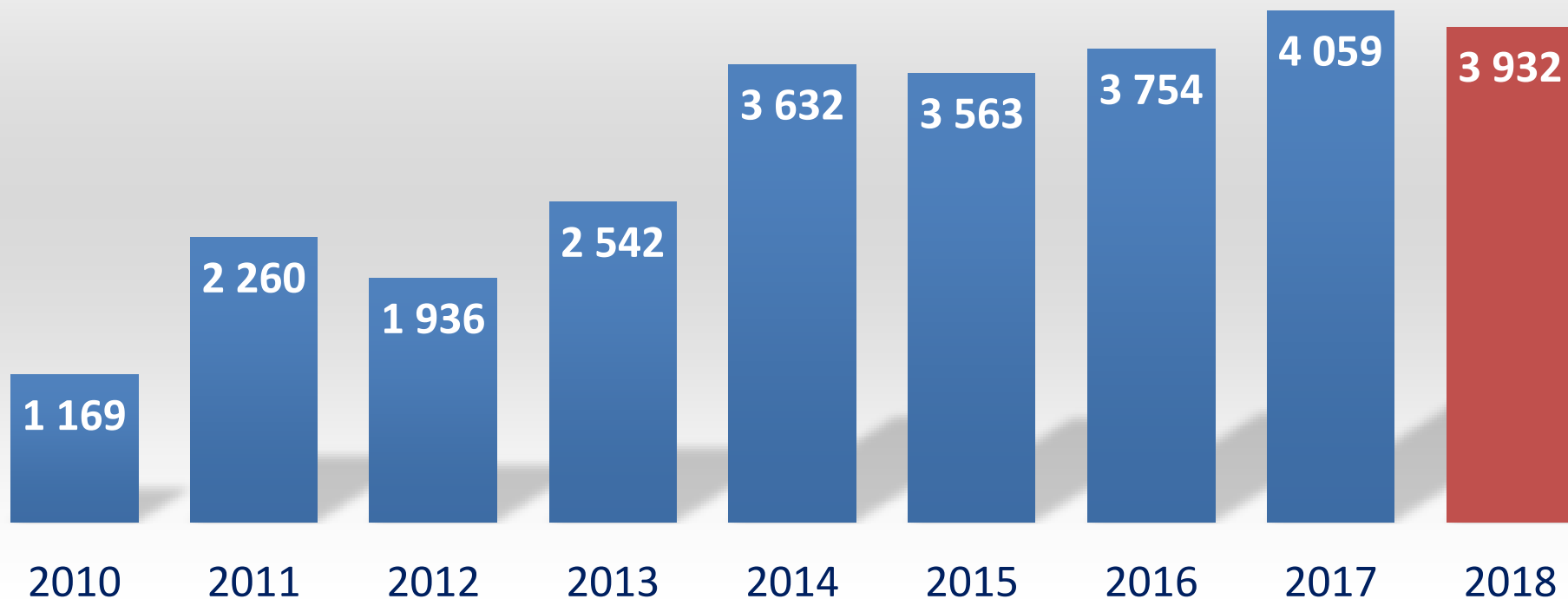


Új pótkocsi forgalombahelyezés termék eloszlása

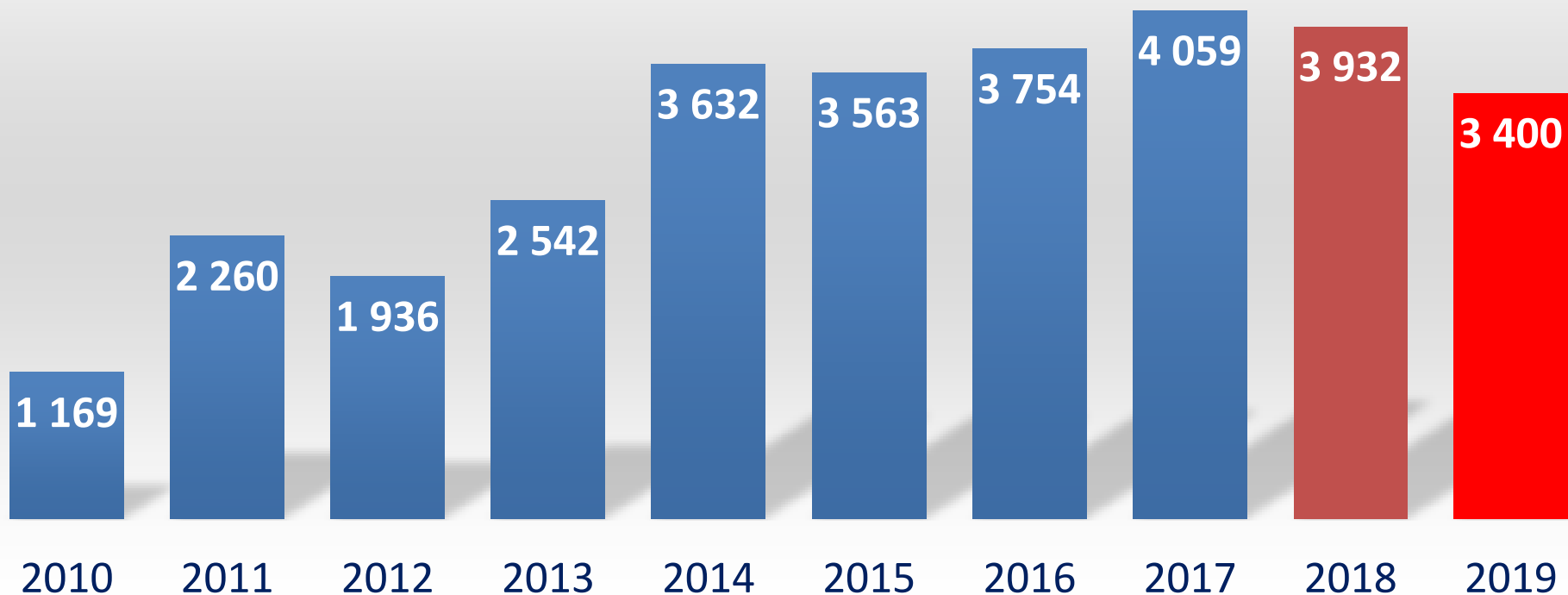


- Függönyponyvás
- Hűtős / dobozos
- Billencs
- Egyéb (konténer-, gép-, járműszállító, tanker, speciális, stb.)

Új Közúti Nehézpótkocsi (>10T) hazai forgalomba helyezés éves mennyiség (*Carinfo)



Új Közúti Nehézpótkocsi (>10T) hazai forgalomba helyezés éves mennyiség – 2019 előrejelzés



Piaci hatások, közúti nehéz pótkocsi

- Az új bővítési beruházások elmaradásának főbb okai (évek óta):
 - A rendkívül magas gépkocsivezető hiány
 - Az aktív sofőrök extrém munkabér emelkedése
 - Emelkedő, illetve 2019-ben megjelenő nemzetközi adók, szabályozók
- A fentiek eredménye képen
 - A vállalkozások profitabilitása rendkívül lecsökkent
 - 2018-ban elkezdődött a jármű flották zsugorodása

Piaci hatások, közúti nehéz pótkocsi – 2019. évi előrejelzés

- Az NHP finanszírozás megszűnésével 2018-ban ismét megjelentek az egyéb kedvező finanszírozási konstrukciók
→ 2019-ben a kamatköltségek növekedése várható
- A 2019-ben ismét megjelenő NHP program a belföldi fuvarozók számára nyújt kedvező finanszírozási megoldást (piac 10-12%-ka)

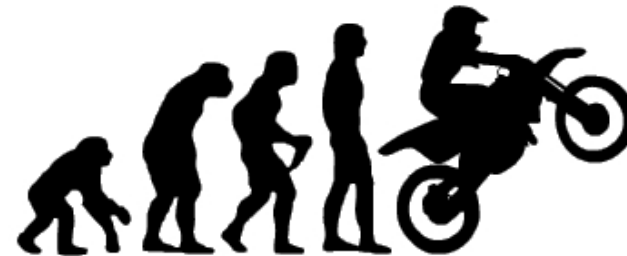
Piaci hatások, közúti nehéz pótkocsi– 2019 előrejelzés

- A gépkocsivezető állomány hiánya és magas költsége továbbra is jelentősen blokkolni fogja a beruházási lehetőségeket
- Az autópálya építések miatt a billencspótkocsi piac továbbra is bővül (piac 5%-ka)
- Az elavult használt eszközök cseréje, a jármű flották csökkenése, és a kisvállalkozások eltűnése prognosztizálható, ha nem változnak a piacon jelenleg érvényben lévő fuvardíjak



Motorkerékpárok

Zámbó Balázs MGE motorkerékpár elnökségi tag



Regisztrációs adó

	2018-ig	Javaslat	2019-től
Motorkerékpár 80 cm ³ alatt	20 000 Ft	0 Ft	15 000 Ft
Motorkerékpár 81-125 cm ³	95 000 Ft	20 000 Ft	50 000 Ft
Motorkerékpár 126-500 cm ³	135 000 Ft	50 000 Ft	85 000 Ft
Motorkerékpár 501-900 cm ³	180 000 Ft	120 000 Ft	180 000 Ft
Motorkerékpár 901 cm ³ fölött	230 000 Ft	230 000 Ft	230 000 Ft

- Elektromos és hibrid motorkerékpárokra 0 Ft
- Csökkenés a kisebb motoroknál
- Változatlan mérték 500 köbcenti fölött



Környezetvédelem- motorkerékpároknál

**2020. január 1-től új
modellekre**

**2021. január 1-től az
összes modellre**

	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
Year	1999	2005	2007	2016	2020
CO	13.0g/km	5.5g/km	2.0g/km	1.14g/km	1.00g/km
Hydrocarbons	3.0g/km	1.0g/km	0.3g/km	0.17g/km	0.10g/km
NOx	0.3g/km	0.3g/km	0.15g/km	0.09g/km	0.06g/km
SHED test	n/a	n/a	n/a	yes	yes
Onboard diagnostics	no	no	no	yes (OBD1)	yes (OBD2)
Durability test	n/a	n/a	n/a	20,000km	Lifetime



Motorkiállítás

- 2018: **X**
- 2019: **X**
- 2020: egyeztetés folyamatban

A motorkerékpár piac alakulása

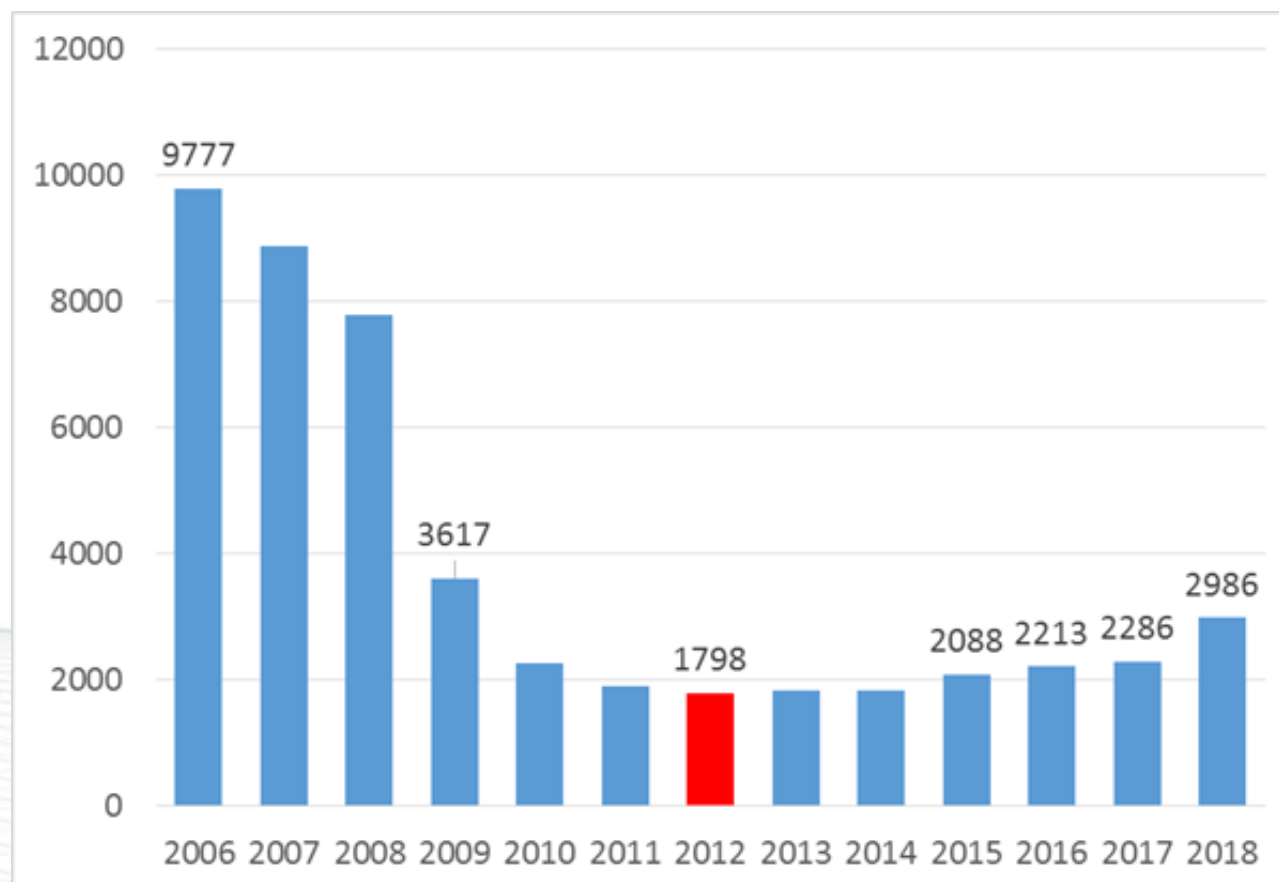


Regisztráció (forrás: Carinfo)

Kategória	Változás	2018 jan-dec		2017 jan-dec	
		Db	%	Db	%
Teljes piac	31%	2 986		2 286	
125 cm ³ -ig	56%	510	17,1%	326	14,3%
126-500 cm ³	42%	735	24,6%	516	22,6%
501 cm ³ -től	21%	1 741	58,3%	1 444	63,2%

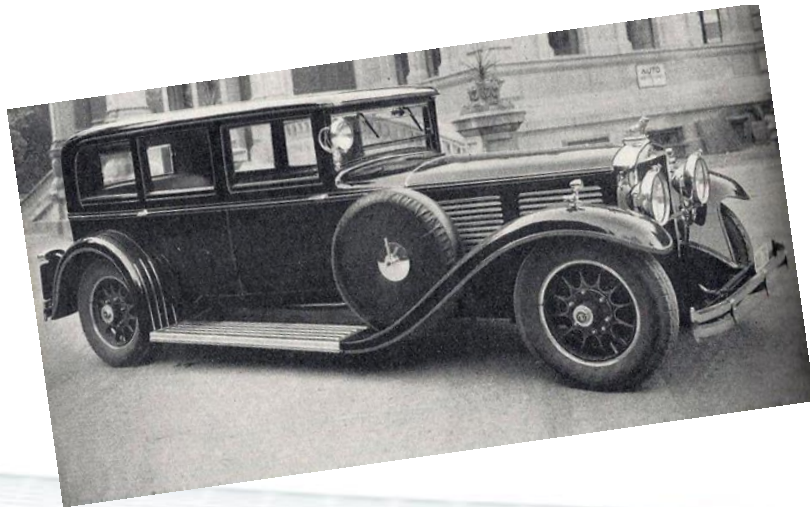


A motorkerékpár piac alakulása



Személyautó és kishaszon jármű piac

Erdélyi Péter MGE ügyvezető elnök



Autó első forgalombahelyezés 2018



			Kivonás után	
<u>Személyautók</u>	136 601	17%	112 879	14%
<u>Kishaszon járművek</u>	22 725	14%	19 153	9%
<u>Használt személyautók</u>	158 790	2%		
<u>Használt kishaszon jármű</u>	15 766	9%		

A teljes import piac: 333 882 (új:48%)



	2016	2017	2018
Tiszta elektromos hajtás	172	749	1300
Plug in Hibrid	231	463	769

Mi volt „akkor” 2008-ban

Kitör a pénzügyi válság, a világ 4. legnagyobb bankja a Lehman & Bros tönkremenetelével
Koszovó függetlenné válik Szerbiától
Lemond Fidel Castro, utóda Raul Castro
Bevezetik a zéró toleranciát a gépkocsivezetésben
Baden-Badenben nyer Overdose
A Phoenix űrszonda landol a Marson
Budapestre telepítik az EU kutatás-fejlesztési központját
Magyarország bocsánatot kér Csehországtól és Szlovákiától 1968-ért
Elindul a CERN
Megszűnik az USA vízumkényszer a 3 hónapnál rövidebb utazásokra
Barack Obama nyeri az USA választásokat, Medvegyev váltja Putyint az elnöki székben
Rafael Nadal és Jelena Jankovics vezetik a tenisz világranglistákat
A MU (Chelsea ellen 11-esekkel) nyeri a BL-t Moszkvában
Az osztrák-svájci rendezésű EB-t a spanyolok nyerik Németország ellen 1:0-ra Bécsben
Pekingi Olimpia, 3,5,2
Az év autója a FIAT 500
F1 Hungaroring: Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes
F1 világbajnok: Louis Hamilton McLaren-Mercedes



Egy pár gondolat a használt autó importról

Az import célja:

Kínálat bővítés.....a minőségi színvonal megtartása mellett

Az import ma:

12 év feletti átlagéletkor....Euro4....autópark közel 14 éves bizonytalan eredet és történet

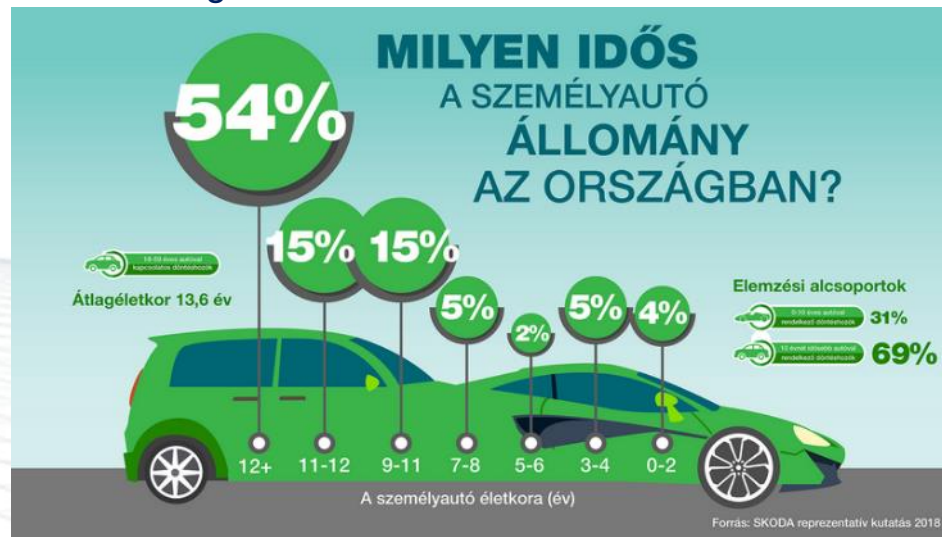
szociális áthallások

adócsalás és a vevők megkárosítása része az „üzletnek”

Szükséges:

a minőségi színvonal megtartása
a fiatalabb használt autók importjának motiválása
kW adó rossz üzenete megszüntetése
teljesen új gépjárműadó rendszer

a balesetvédelem és a környezetvédelem prioritása
az állam szerepe (szabályozás, kommunikáció)
a szakma szerepe (motiváció, kommunikáció, szolgáltatás)



.....és még egy



A magyar használt személyautó import átlagos életkora > 12 év = zömében Euro 3

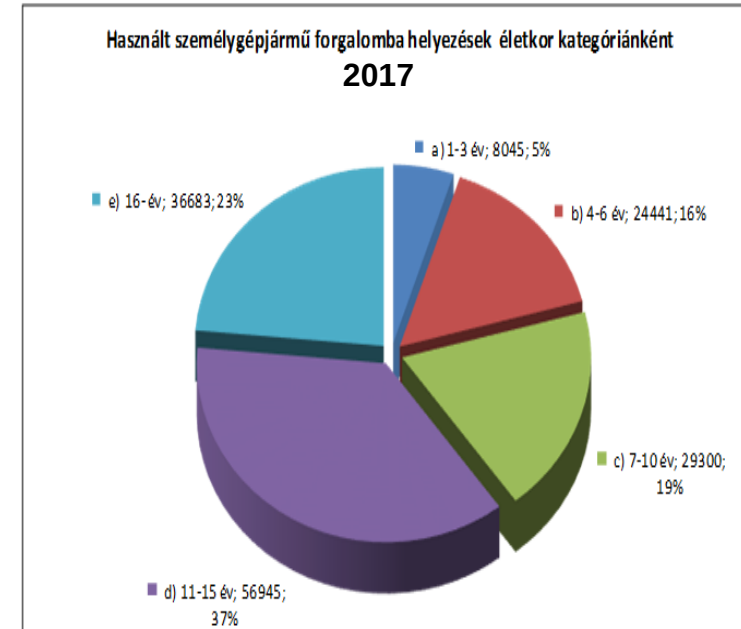
A magyar autópark 84%-a 10 évesnél öregebb.

A magyar autópark 15%-a 5 évnél fiatalabb.

A magyar autópark átlagos életkora 14 év közelében van, összetétele szélsőséges.

Az EU 28 autópark átlagos életkora 11 év, összetétele kisebb szórást mutat.

A magyar autópark átlagos CO2 kibocsátása 125,6 g/km
Az EU 28 autópark átlagos CO2 kibocsátása 118,5 g/km





Előrejelzés 2019



	Előrejelzés	Változás
Személyautók	160 000	18%
Ezen belül tiszta elektromos	2 000	54%
Ezen belül plug in hibrid	1 000	30%
Kishaszon járművek	30 000	13%
Összesen	190 000	19%
Nagyhaszon járművek	7 000	11%
Busz	800	21%
Motorkerékpárok (regisztrált)	3 300	10%
Közúti pótkocsik	3 400	- 14%
Teljes piac	204 500	18%

MGE márkaszerviz kampány helyett a „válts fel” lépett be

Cél a munkaerő igények és kínálat összehozása.

MGE katalizátor, az adatokat nem látja és nem kezeli.

Felhasznált média: Instagram, Facebook,
Youtube, AdWords

A portál neve: Válts fel >>>>>valtsfel.hu



**Köszönjük a média sokéves együttműködését és
kérjük további támogatását minden olyan
célunk elérésében, amellyel egyetértenek.**



Köszönjük a figyelmet....

**....és várjuk kérdéseiket,
mge@mge.hu**

