

Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének értékelése 2025 első 3 negyedévének új gépjármű forgalomba helyezési piacáról

Az autóipar 2025-ben is jelentős átalakuláson megy keresztül világszerte – és Magyarországon is. A középpontban továbbra is a fenntarthatóság, a környezetvédelem és az energiahatékonyság áll, miközben az iparág szereplői a gazdasági, nyersanyag- és geopolitikai kihívásokhoz is kénytelenek alkalmazkodni. Az elektromos járművek terjedése bár nem állt le, a növekedés üteme több helyen is lassulást mutat – ezt 2025 első kilenc hónapjának európai eladási adatai is megerősítik.

Az Európai Unióban 2025-ben szigorodtak az autógyártókra vonatkozó kibocsátási normák, miközben a belső égésű motorok fokozatos kivezetése továbbra is napirenden van. Ugyanakkor a gyártók egyre inkább több technológia párhuzamos fejlesztésében látják a jövőt, nem egyetlen "csodamegoldásban".

Az elektromos autók terjedését továbbra is befolyásolják a magas fejlesztési költségek, a nyersanyaghiány (például lítium, kobalt) és az európai akkumulátoripar gyerekbetegségei. Bár 2025-ben több európai gigagyár – például a magyarországi Debrecenben épülő CATL-üzem – előrehaladott fázisba lépett, a teljes termelési kapacitás még nem állt fel, így az ellátás egyelőre akadozik.

A töltőinfrastruktúra is kulcskérdés maradt. Magyarországon az állami támogatások ellenére 2025-re sem sikerült egységes, országos lefedettséget biztosítani, különösen a vidéki térségekben. Az európai törekvések – mint az AFIR-rendelet (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) – célja, hogy 2025 végéig minden 60 km-en legyen legalább egy nagy teljesítményű töltő az autópályák mentén, de a megvalósítás üteme országonként eltérő.

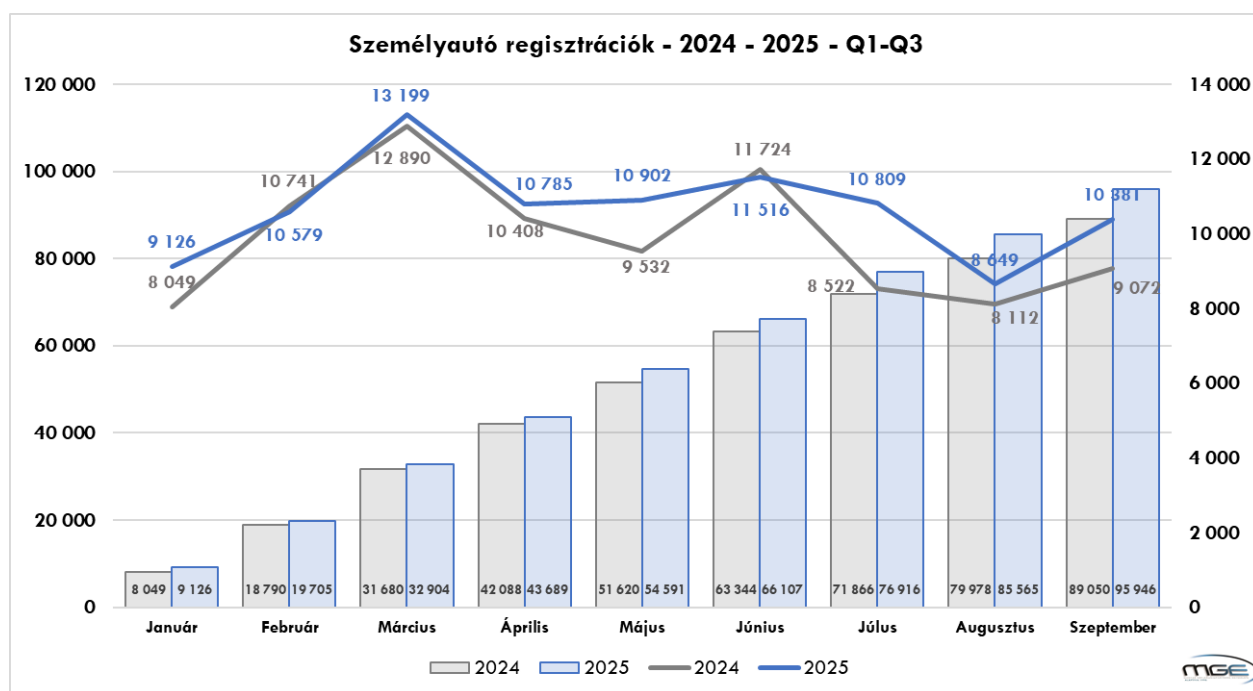
A technológiai irányok is differenciálódnak: a Range Extender típusú rendszerek – amelyek kis belső égésű motorral töltik az akkumulátort menet közben – ismét előtérbe kerültek, különösen a hosszú távon közlekedők körében. Emellett a szintetikus üzemanyagok (e-fuel) fejlesztése is erősödik, amelyeket több európai

gyártó (például a Porsche) is támogat, és amelyek lehetőséget adnak a meglévő belső égésű motorok fenntarthatóbb működtetésére.

Magyarország autóipara 2025-ben továbbra is kiemelt szerepet játszik Európában: a BMW debreceni gyára az utolsó negyedévben kezdi meg a teljes értékű termelést, ami fontos mérföldkő az elektromos autógyártás hazai fejlődésében. Emellett az ország beszállítói ipara is bővül, különösen az elektromos komponensek területén.

Összességében az autóipar jövője 2025-ben egyértelműen a technológiai diverzitásban rejlik. Nem az a kérdés, hogy elektromos vagy hagyományos hajtás a nyerő, hanem az, hogy ki tudja a legjobban kombinálni és optimalizálni ezeket a lehetőségeket a különböző piaci igényekhez. A következő években a verseny nemcsak a modellek között zajlik majd, hanem a hajtástechnológiák és a fenntarthatósági stratégiák között is

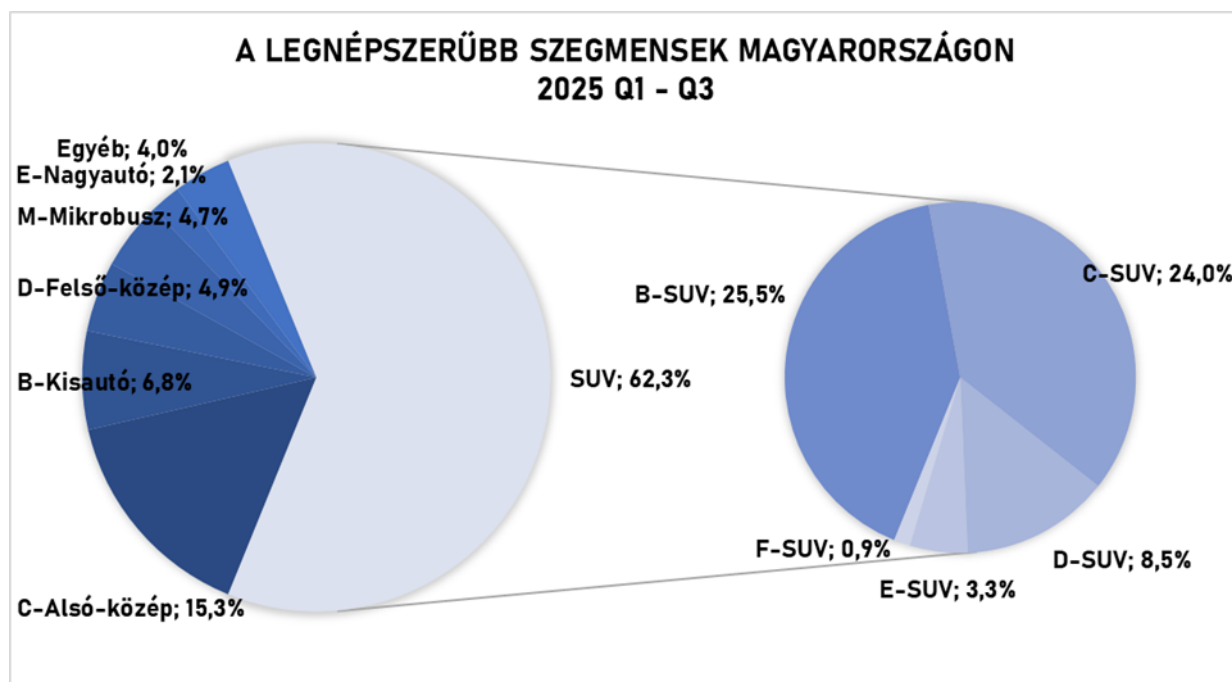
Személyautó



2025 első három negyedévében a személyautók regisztrációja mérsékelte, de egyenletes növekedést mutatott az előző évhez képest. Az első kilenc hónapban összesen 95 946 új személyautót helyeztek forgalomba, ami 7,7%-kal haladja meg

2024 azonos időszakát. Az év eleji lendületet a harmadik negyedév összességében megerősítette: a piac képe továbbra is stabil bővülést jelez, miközben a kishaszonjárművek szegmensében visszaesés látható

A kategóriákat illetően változatlanul a SUV-modellek dominálnak: a B- és C-SUV együtt a piac csaknem felét adják, míg a városi terepjárók elterjedése előtti kedvenc, a C-alsó-közép továbbra is őrzi a dobogót 15,3%-os részesedéssel. A nagyobb testvérkategóriák közül a D-SUV részesedése 8,5%, a kisebb városi autók, a B-szegmens pedig 6,8%-ot ér el, ami együtt jól mutatja, hogy a kereslet a praktikus, magas építésű modellek felé koncentrálódik, miközben a hagyományos ferdehátúak tartják pozíciójukat.

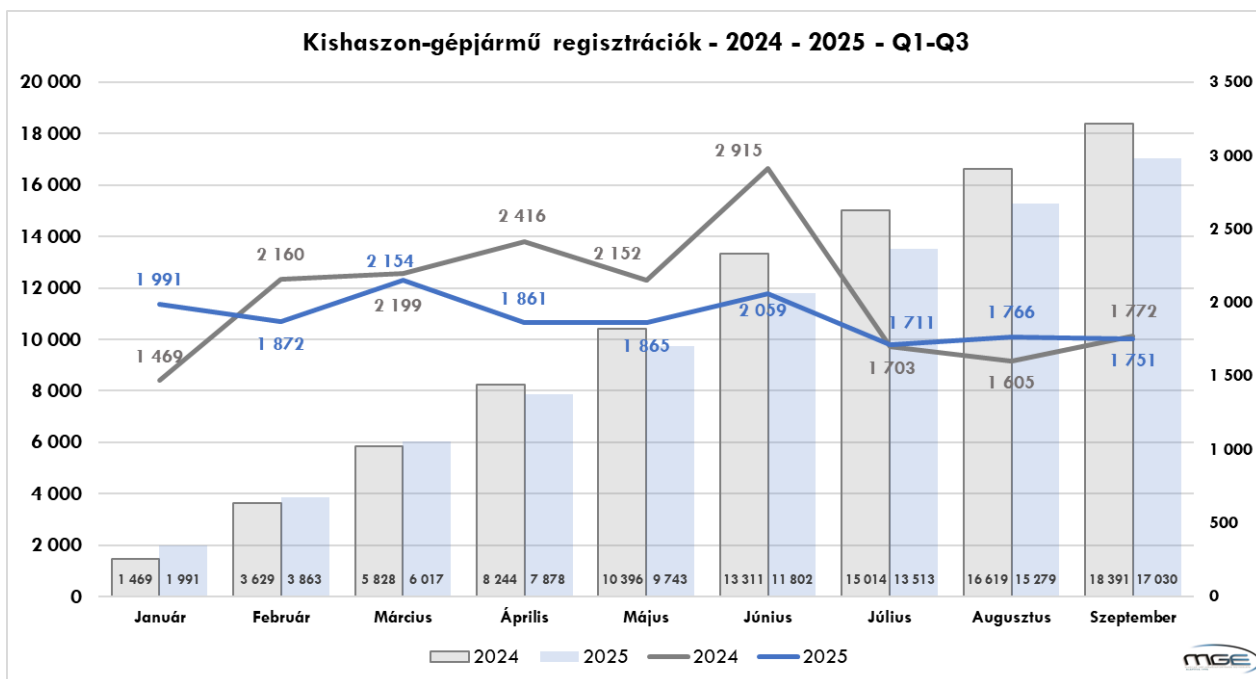


Az elektromos autók piaca kifejezetten erősödött az év során: 8 028 tisztán elektromos jármű került forgalomba. A bővülést elsősorban az állami támogatási program és a folyamatosan szélesedő modellkínálat okozta, amelyek érdemben élénkítették a keresletet. Fontos ugyanakkor, hogy az év első kilenc hónapjában az elektromos személyautók piaci részesedése 8,4% volt (8 028 a 95 946-ból), tehát továbbra sem éri el a 10%-os küszöböt.

Összességében a 2025 első kilenc hónapjában a magyar új autópiacon stabil növekedést mutatott, amelyet elsősorban a személyautók piaca és az elektromos járművek támogatása hajtott. A piac egészére a folyamatos átalakulás jellemző, amelyben a környezetbarát technológiák egyre nagyobb szerepet kapnak.

	2025 Q1-Q3 forgalomba helyezés		2025 Q1-Q3 Kivonás utáni piac	
Személyautó	95 946	7,7%	82 226	5,8%
Elektromos	8 028	23%		
Plug-in hibrid	4 645	8,1%		
Kishaszonjármű	17 030	-7,4%	13 305	-8,4%

Kishaszonjármű



2025-ben a kishaszongépjárművek regisztrációjának száma jelentős csökkenést mutatott az előző év azonos időszakához képest. Összesen 17 030 kishaszongépjárművet regisztráltak, szemben a 2024-ben regisztrált 18 931 darabbal.

Ami a szegmenseket illeti, a nagy áruszállítók továbbra is a legnépszerűbbek a vállalkozások körében.

Nagyhaszonjármű, Autóbusz, Közúti pótkocsi

	2025 Q1-Q3 forgalomba helyezés	Változás előző évhez képest
Nagyhaszonjármű	3 707	-12,2%
Autóbusz	462	25,9%
Közúti pótkocsi	2 399	5%

2025 első három negyedévében Magyarországon 3 707 darab nagyhaszonjárművet helyeztek forgalomba, ami 12,2%-os csökkenést jelent az előző év azonos időszakához képest. A visszaesés hátterében továbbra is a gazdasági bizonytalanságok és a megemelkedett költségszint állhat; a magas üzemanyagárak és a drágább finanszírozás miatt a vállalatok inkább a meglévő járműpark fenntartására koncentrálnak, és óvatosabban ütemezik a flotta megújítását.

Az autóbuszok forgalomba helyezése 462 darabot ért el (+25,9%). A növekedés részben a beszerzési ciklusok és közbeszerzések lefutásához, valamint a tavalyi alacsonyabb bázishoz köthető, így a piaci élénkülés most koncentráltabban jelentkezik az év első három negyedévében.

A közúti pótkocsik piaca 2 399 darab forgalomba helyezésével 5%-os bővülést mutat az előző évhez viszonyítva. Ez arra utal, hogy a pótkocsik iránti kereslet viszonylag stabil maradt: a fuvarozói igények fennállnak, miközben a nagyhaszonjárművek piacán tapasztalható visszafogottság nem gyakorolt érdemi negatív hatást erre a szegmensre.

Motorkerékpár

	2025 Q1-Q3 forgalomba helyezés	Változás előző évhez képest
Motorkerékpár	6 151	-3,1%

A motorkerékpárok piaca hosszú ideje tartó pozitív trend után torpant meg és esett vissza 3,1 százalékkal. Ekkora mértékű visszaesés minden bizonnyal a piac normális működésének része, érdemes az év végi adatok alapján levonni a következtetéseket.

Használt autók

	2025 Q1-Q3 forgalomba helyezés	Változás előző évhez képest
Személyautó	94 591	15,2%
Kishaszongépjármű	7 156	14,3%

Ami a használt autókat illeti, növekedett a személyautók regisztrációja, méghozzá 15,2 százalékkal. Úgy tűnik a piac tartósan beállt arra a pozitív trendre, mely szerint az új autók száma a magasabb, mint a használt autóké, bár ez 2025 első kilenc hónapjában mindössze néhány száz autó különbséget jelent. Ez különösen pozitív fejlemény, ha figyelembe vesszük, hogy a magyar gépjárműpark kifejezetten idős autókból áll, ugyanis az átlagos magyar autó közel 16 éves.

Előrejelzés

Személyautó	121 607	A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete minden évben elkészíti becslését a következő év várható forgalomba helyezési adatairól.
ebből elektromos	9 000	
Kishaszonjármű	24 772	2025-re egyesületünk a piac idei teljesítményével megegyező eredményre számít a gépjármű-kategóriák döntő többségében.
Nagyhaszonjármű	5.281	Az MGE minimális növekedésre számít az elektromos autók területén, köszönhetően az állami ösztönzők 2024-es megjelenésének.
Autóbusz	416	
Közúti pótkocsi	3.028	Legalább 5 százalékos növekedést prognosztizál az egyesület 2025-re a motorkerékpárok piacán.
Motorkerékpár	8.400	