

AutoWallis

DRIVING TOGETHER

CEE AUTOMOTIVE REPORT 2025

2026. MÁRCIUS 19.



BEVEZETŐ

Jelen kiadvány célja, hogy átfogó képet nyújtson a régió autópiacainak 2025-ös helyzetéről és növekedési potenciáljáról.

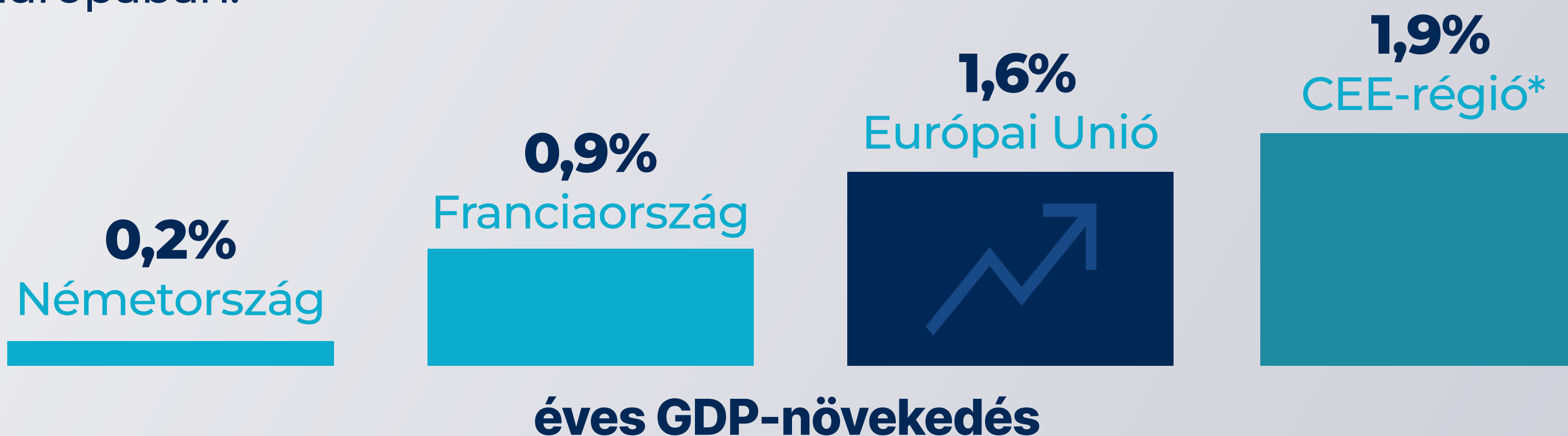
AZ ORSZÁGOS BONTÁS MELLETT A JELENTÉS KITÉR A KÜLÖNFÉLE HAJTÁSLÁNCOK – ICE, BEV, PHEV, HEV, STB – PIACI RÉSZESEDÉSÉRE, EMELLETT ELEMELI A RÉGIÓS SZEMÉLYAUTÓ ÉS KISHASZONJÁRMŰ-ÁLLOMÁNYT, ILLETVE AZ AUTÓPIACI TRENDÉK VÁRHATÓ ALAKULÁSÁT A 2026-OS ÉVRE.

A jelentés összeállítása során az ACEA adatai mellett, a Datahouse, az Európai Bizottság és a KSH adatai alapján kiemelten vizsgáltuk a legfontosabb (CEE) piacainkat annak érdekében, hogy **a régiós trendekről teljesebb, komplex képet nyújtsunk.**



BEVEZETŐ

A 2025-ös évre jellemzőek voltak a **bizonytalan és kiszámíthatatlan gazdasági folyamatok**, részben a Trump-kormányzat által bevezetett amerikai kereskedelmi vámok miatt, amelyek már bevezetésük előtt is áremelkedést indukáltak Európában.



A kontinens nagyobb gazdaságai – Németország és Franciaország – szerény növekedést produkálva éppen hogy elkerülték a recessziót.

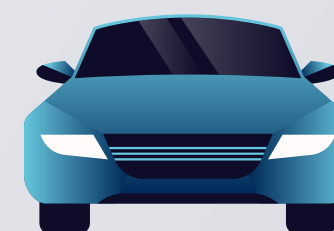
Az infláció magasabb maradt a vártnál: Magyarországon 4,4%, az EU-ban átlagosan 2,1-2,3%, ami fékezte a fogyasztást több régióban. Ennek ellenére a közép-kelet-európai (CEE) régió országai, köztük Magyarország (0,3% GDP növekedés), kis mértékű bővülést értek el, főként a szolgáltatások és építőipar húzta magával a gazdaságot.

*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia
Forrás: [Eurostat](#)

BEVEZETŐ



Az Európai Unióban 1,8%-kal nőttek az új gépjármű értékesítések, és az AutoWallis releváns piacain is többségében növekedést lehetett tapasztalni.



2024

**+11,7%**

2025

Az AutoWallis értékesítése **54 046 db-ra** nőtt.

Az **AutoWallis** működési régiója és ezáltal releváns piaca Közép-Kelet-Európa: a vállalat **17 országban** – *Ausztria, Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Csehország, Észak-Macedónia, Görögország, Horvátország, Koszovó, Lengyelország, Magyarország, Moldova, Montenegró, Románia, Szerbia, Szlovénia, Szlovákia* – van jelen gépjármű és alkatrész nagykereskedelmi, kiskereskedelmi és mobilitási szolgáltatási tevékenységével, **30 márkát képviselve**.

EURÓPAI GAZDASÁGI HELYZET

- 2025-ben az **Európai Unió országainak gazdasága vegyes teljesítményt nyújtott**. A KSH adatai szerint az EU GDP-je 1,6 százalékkal, az eurózónáé 1,5 százalékkal növekedett, míg a magyar GDP 0,3 százalékos növekedést ért el.
- Szintén a KSH adatai szerint az Európai Unióban 2,3, míg Magyarországon 2,9 százalékkal **nőtt a kiskereskedelmi forgalom** volumene.
- Az európai gazdaság teljesítményét mutatja, hogy 2025-ben az **Európai Unióban** 1,5 százalékkal **nőtt**, míg **Magyarországon** 3,2 százalékkal **csökkent az ipari termelés** volumene (KSH, y/y).
- A bizonytalanságot fokozza a globális kereskedelem széttagoltsága, ami visszafogja a GDP-növekedést és inflációs nyomást idézhet elő.
- Az **új autók értékesítése** a teljes Európai Uniót tekintve **1,8 százalékkal nőtt**, de még mindig nem érte el a pandémia előtti volument.
- Az általános gazdasági gyengélkedés, illetve az autóipari nehézségek (pl. a hagyományos hajtásláncok visszaesése) főleg a kishaszonjárművek piacát érintették negatívan - a **kishaszonjárművek piacának esése tükrözi a gazdaság általános állapotát**.
- A nagy gazdasági régiók közül az eurózóna növekedése volt a legalacsonyabb (1,4%) 2025-ben.

CEE GAZDASÁGI HELYZET (GDP)

Az Európai Bizottság adatai szerint a 2025-es GDP-növekedés tekintetében jelentős eltérések láthatóak a régió országai között.

A CEE országok* közül

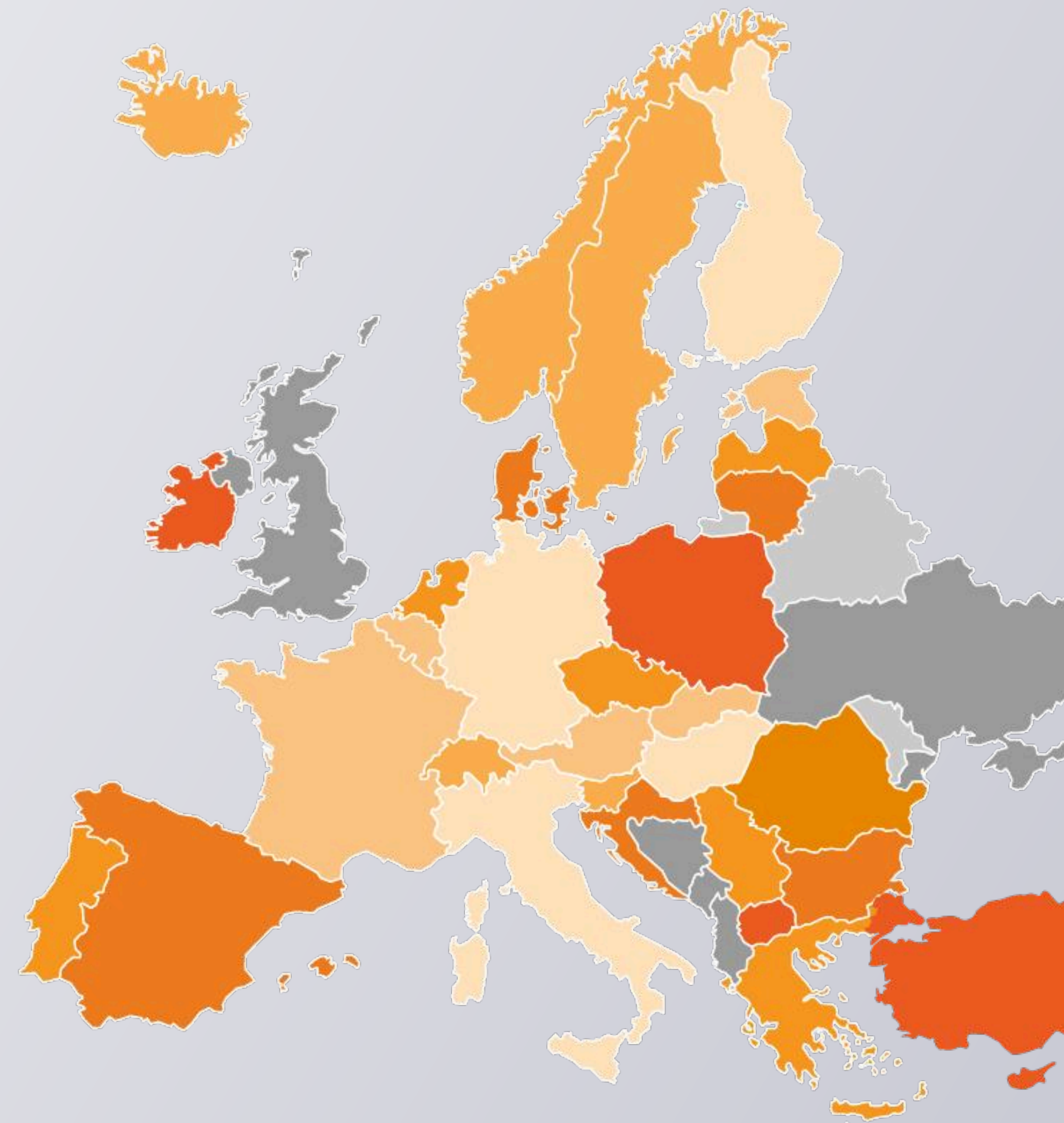
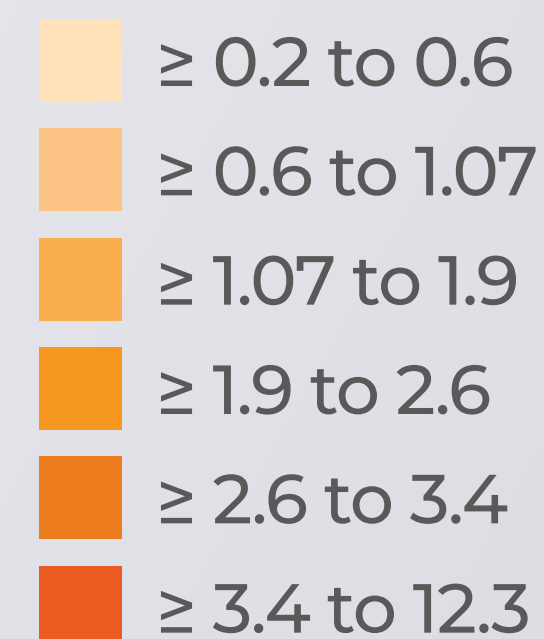
- Lengyelország teljesített a legjobban (+3,6%),
- Horvátország (+3,2%) és
- Románia (+3,1%) előtt.

A középmezőnyt

- Csehország (+2,5%) és
- Szlovénia (1,1%) képviseli.

A sort

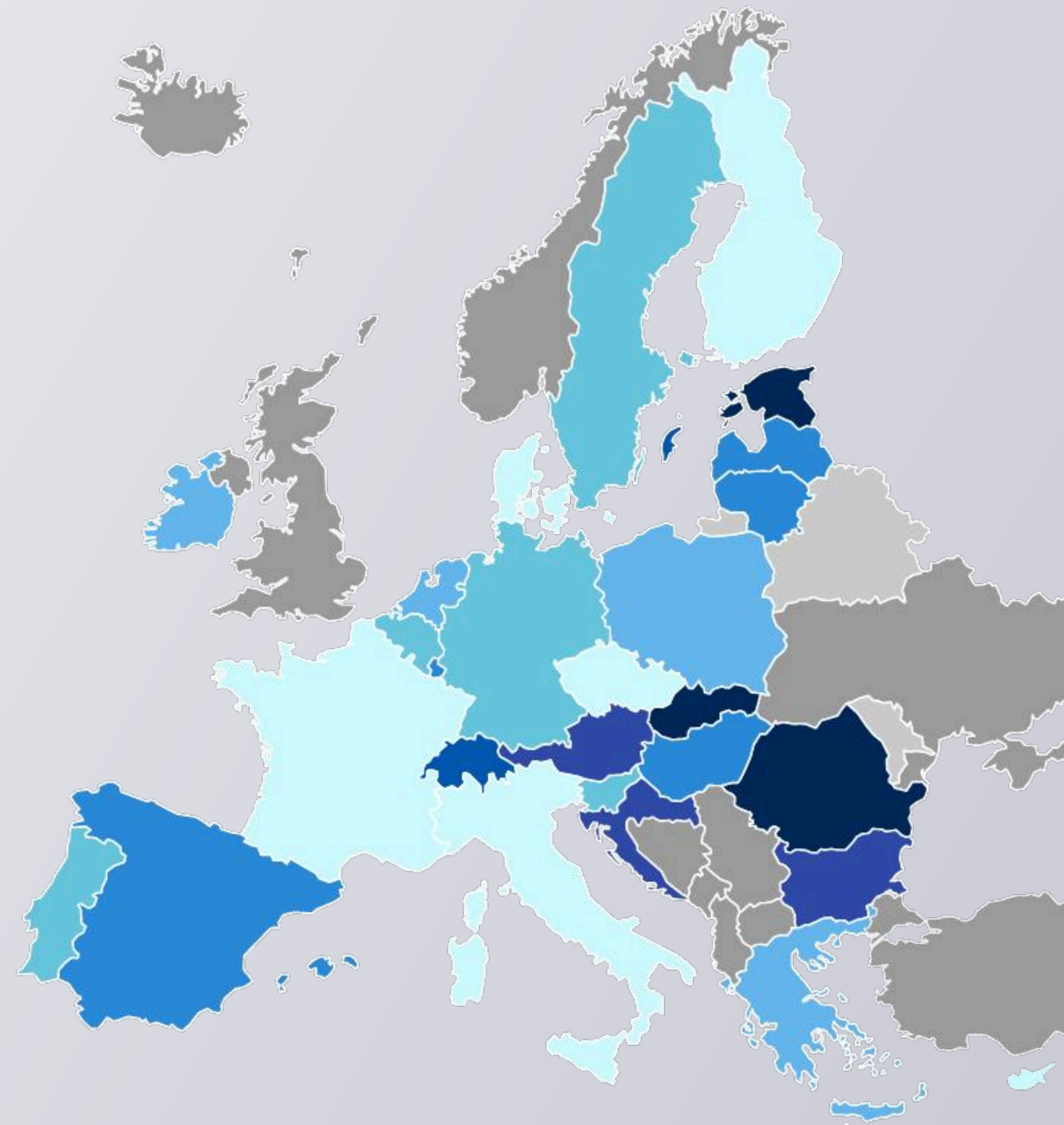
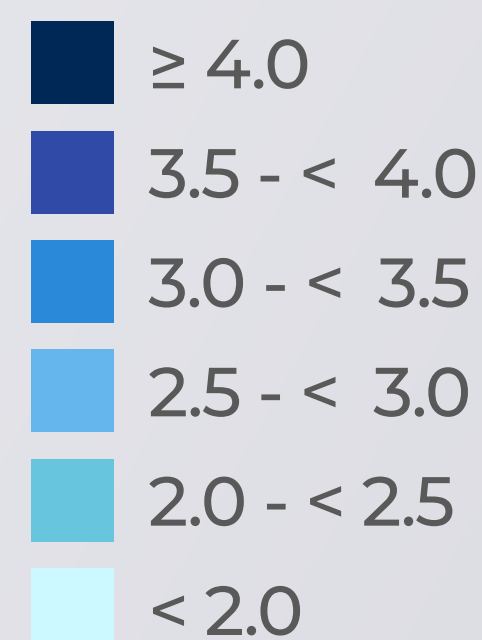
- Szlovákia (+0,8%),
 - Ausztria (+0,6%) és
 - Magyarország (+0,3%) zárja,
- egyenként 1% alatti éves GDP növekedéssel.



*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia
Forrás: [Eurostat](#)

CEE GAZDASÁGI HELYZET (INFLÁCIÓ)

- Az Európai Bizottság adatai szerint 2025-ben az éves infláció szintje **1,9% volt az eurózónában, az Európai Unióban 2,3%, ami mindkét zónában az infláció mértékének** csökkenését jelenti 2024-hez képest.
- A legalacsonyabb inflációs szintet **Cipruson (0,1%), Franciaországban (0,7%) és Olaszországban (1,2%)** mérték.
- A legmagasabb inflációt **Romániában (8,6%), Szlovákiában (4,1%), és Észtországban (4,0%)** tapasztalták.

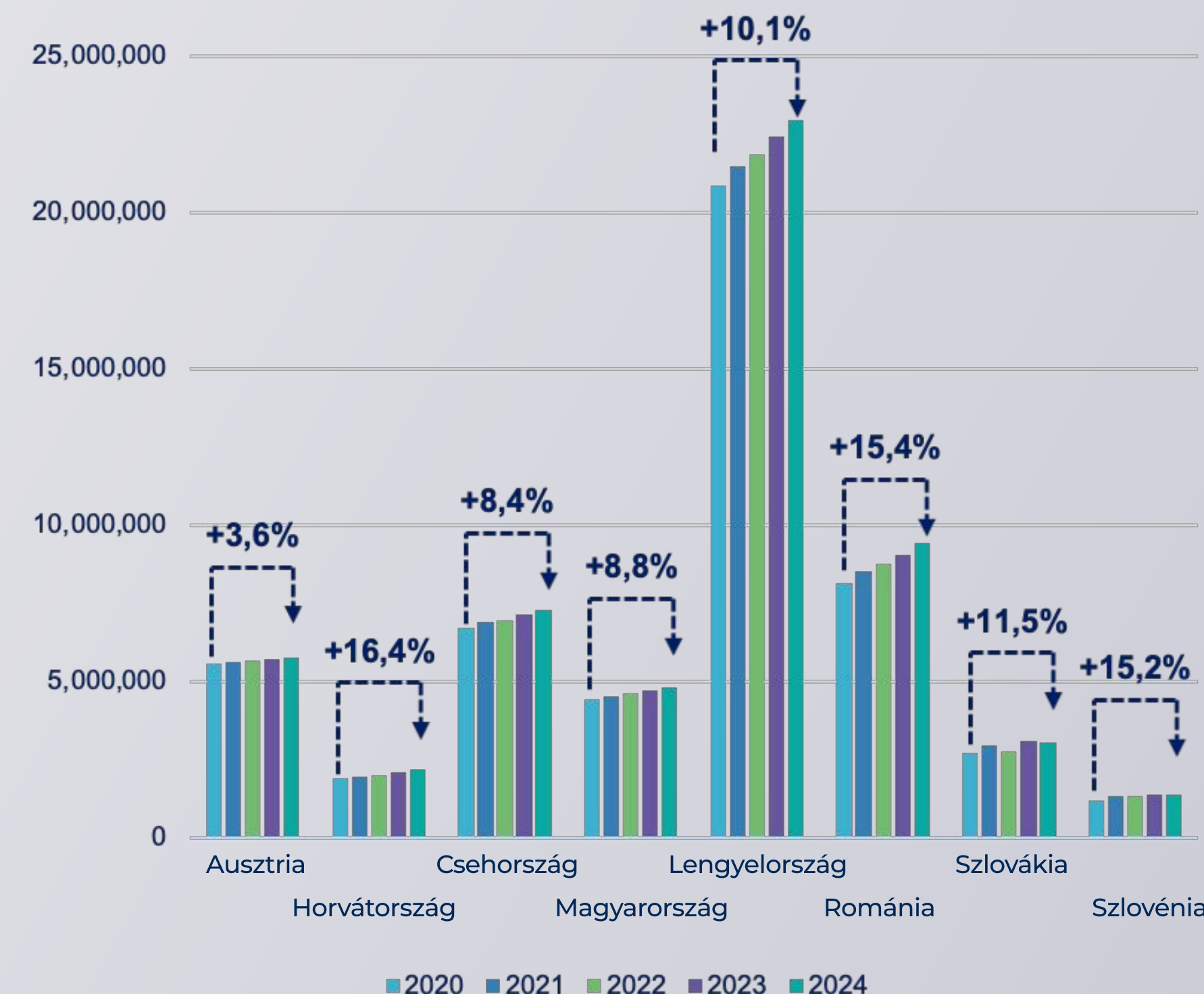


GÉPJÁRMŰ-ÁLLOMÁNY AZ EURÓPAI UNIÓBAN

- Az EU-ban futó **közel 287 millió személyautó és kishaszonjármű körülbelül 20 százaléka fut a CEE országok útjain**. A közel 256 millió személyautó átlagéletkora 12,7 év, míg a CEE régióban ez az arány 14,7 év. A 31.1 milliós kishaszonjármű állomány CEE régiós átlagéletkora 14,1 év, mely 1,2 évvel magasabb az Európai Unió átlagnál.
- A járműpark gyorsuló előregedését az **új járművek alacsonyabb eladásai és a magas átlagéletkorú használt járművek behozatala** egyaránt okozza. A forgalomból kivont elavult járművek alacsony száma is fontos szerepet játszik az állomány életkorának alakulásában.
- A motorizáció mértéke (1000 főre jutó személygépjárművek száma) **régiós szinten elmarad az EU átlagtól** (531 db vs 570 db). A CEE régióban* Ausztria, Csehország és Szlovénia tud az uniós átlagnál magasabb értéket felmutatni.
- Az elmúlt négy év alatt a járműállomány legjobban Horvátországban **(+16,4%)**, Romániában **(+15,4%)** növekedett, míg az Európai Unió 5,6%-ot, CEE régió* 10,3%-ot növekedett. A CEE régióból* a legalacsonyabb motorizáltsággal Románia rendelkezik, melyet Magyarország előz meg.

*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

Forrás: <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>



Személyautó regisztráció %-os
változása 2024-hez képest

SZEMÉLYAUTÓ

FORGALOMBA HELYEZÉS 2025-BEN

- **Európában 2025-ben** kis mértékben növekedtek a **személyautó eladások**: a növekedés mértéke **+2,4%** volt, ami **13.271.270 db személyautó** forgalomba helyezését jelenti. Az Európai Unióban **1,8%-al** növekedtek az eladások, elérve a **10.822.831 db** személyautó forgalomba helyezést.
- A **legnagyobb súllyal bíró országok** különböző eredményeket értek el növekedés, illetve csökkenés tekintetében. A regisztrált volumen közel 85%-át Franciaország, Németország, Olaszország, Spanyolország és az Egyesült Királyság teszik ki. A **nagyobb volument jelentő piacokon** változó eredményeket lehet tapasztalni: Németországban 2,9 millió **(+1,4%)**, az Egyesült Királyságban 2,0 millió **(+3,5%)**, Franciaországban 1,6 millió **(-5,0%)**, Olaszországban 1,5 millió **(-2,1%)**, Spanyolországban 1,1 millió **(+12,9%)** volt a forgalomba helyezett személygépkocsik volumene. Ezzel szemben a **közép-kelet-európai régió országaiban dinamikus növekedés (+7,7%) volt megfigyelhető.**
- Az **EU 27 tagállamából 19 piacon pozitív volt a tendencia** a 2024-es évhez képest, igaz, a volumen országonként jelentős eltérést mutat.
- Az új személyautók forgalomba helyezését tekintve a **CEE régió* országai +7,7%-os növekedést mutattak az uniós átlag 1,8%-os növekedésével szemben.** A térségben Ausztriában volt a legnagyobb a gyarapodás mértéke **(+12,3%)**, de szintén kiemelkedőnek számít a szlovén piac is **(+8,6%)** és a lengyel **(+8,3%)** piac teljesítménye is. A térségben egyedül a szlovák piac mutatott csökkenést **(-0,3%)**

*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

Forrás: <https://www.acea.auto>



Elektromos személyautó regisztráció %-os
változása 2024-hez képest

ELEKTROMOS SZEMÉLYAUTÓ

FORGALOMBA HELYEZÉS 2025-BEN

- 2025-ben Európában átlagosan **29,7%-kal növekedtek** az akkumulátoros-elektromos személyautók (BEV) regisztrációi, az Európai Unió területe **29,9%-os növekedést** mutatott.
- A CEE-régió átlagát tekintve a tisztán elektromos autók regisztrációja jelentősen meghaladja az EU átlagos növekedését **(+53,3%)**. A **CEE régió* legnagyobb BEV-piacán**, Ausztriában az uniós átlagon felüli **+35,9%-os növekedést** mutatott.
- **Ugyanakkor a legnagyobb növekedést Lengyelország érte el 2025-ben**, mely több mint két és félszer több személyautót tudott regisztrálni **(+161,5%)**. A közép-kelet-európai régióban a legnagyobb csökkenés Horvátországban történt **(-29,4%)**, melyet Románia követett **(-9,7%)**.
- Az uniós piacon – az autók összesített forgalomba helyezéséhez képest – a tisztán elektromos autók aránya **17,4%** (vs. 2024: 13,6%), míg a CEE régióban **9,1%** (vs. 2024: 6,4%) volt.
- A mért országok között Ausztria mutatta a legmagasabb BEV arányt **(21,3%)**, mely az EU27 országok átlagánál **+3,9%-kal** magasabb érték. CEE régió* ugyanezen területen **17,4%-os** BEV arányt képviselt.

*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

Forrás: <https://www.acea.auto>



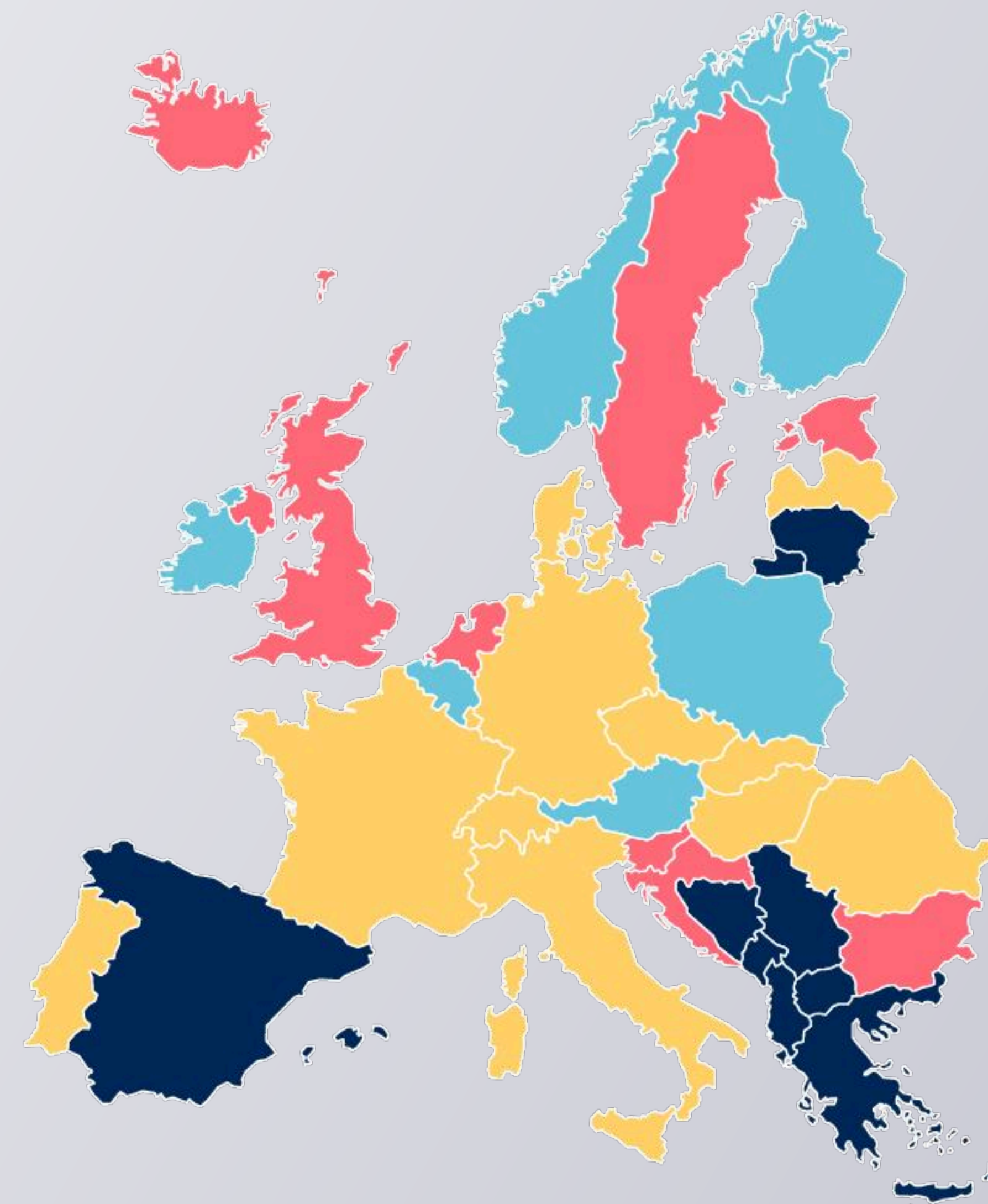
Kishaszonjármű regisztráció %-os
változása 2024-hez képest

KISHASZONJÁRMŰ

FORGALOMBA HELYEZÉS 2025-BEN

- 2025-ben Európában, illetve az EU27 tagállamokban a **kishaszonjármű eladások egyaránt 8,8%-kal csökkentek**, elérve az **1.823.407** (Európa), illetve az 1.447.273 (EU27) forgalomba helyezést, ami leginkább a legnagyobb piacok (német, francia, olasz) visszaesésének köszönhető. Növekedést tíz állam ért el a megelőző évhez képest, ezek közül kétszámjegyűt Litvánia **(+34,8%)**, Luxemburg **(+18,5%)**, Görögország **(+12,7%)** és Spanyolország **(+11,7%)**
- A **27 tagállam közül 9-ban lehetett javulást tapasztalni**, de a piacok többségén csökkenés volt tapasztalható.
- A **CEE régióban* a kishaszonjármű regisztrációk átlagos csökkenése -1,8%-ot** ért el. A **legnagyobb visszaesés Szlovéniában (-16,7%)** volt, míg a régió több mint harmadát kitevő lengyel piac **(+4,9%)** nőni tudott, mellyel a legnagyobb mértékű növekedést felmutató ország volt a régióban.

*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia



■ < -10% ■ -10%-0% ■ 0%-10% ■ ≥ 10%

Elektromos kishaszonjármű regisztráció %-os
változása 2024-hez képest

ELEKTROMOS KISHASZONJÁRMŰ FORGALOMBA HELYEZÉS 2025-BEN

- Az Európai Unióban az akkumulátoros-elektromos kishaszonjárművek (BEV) regisztrációi jelentősen, **68,0%-kal növekedtek** 2025-ben.
- Minden piacon növekedést tapasztalhattunk, a piacok több mint 40%-a 100%-nál nagyobb növekedést mutatott.
- A CEE régió* legnagyobb, egyharmadát kitevő BEV piacának növekedése **(Ausztria: +61,0%)** jelentősen meghatározza a teljes régió növekedési ütemét **(+78,8%)**.
- A mért országok között Ausztria mutatta a legmagasabb BEV arányt **(14,0%)**, mely az EU27 országok átlagánál **2,8%-kal** magasabb érték. CEE régió* ugyanezen területen **7,5%-os** BEV arányt képviselt.



*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

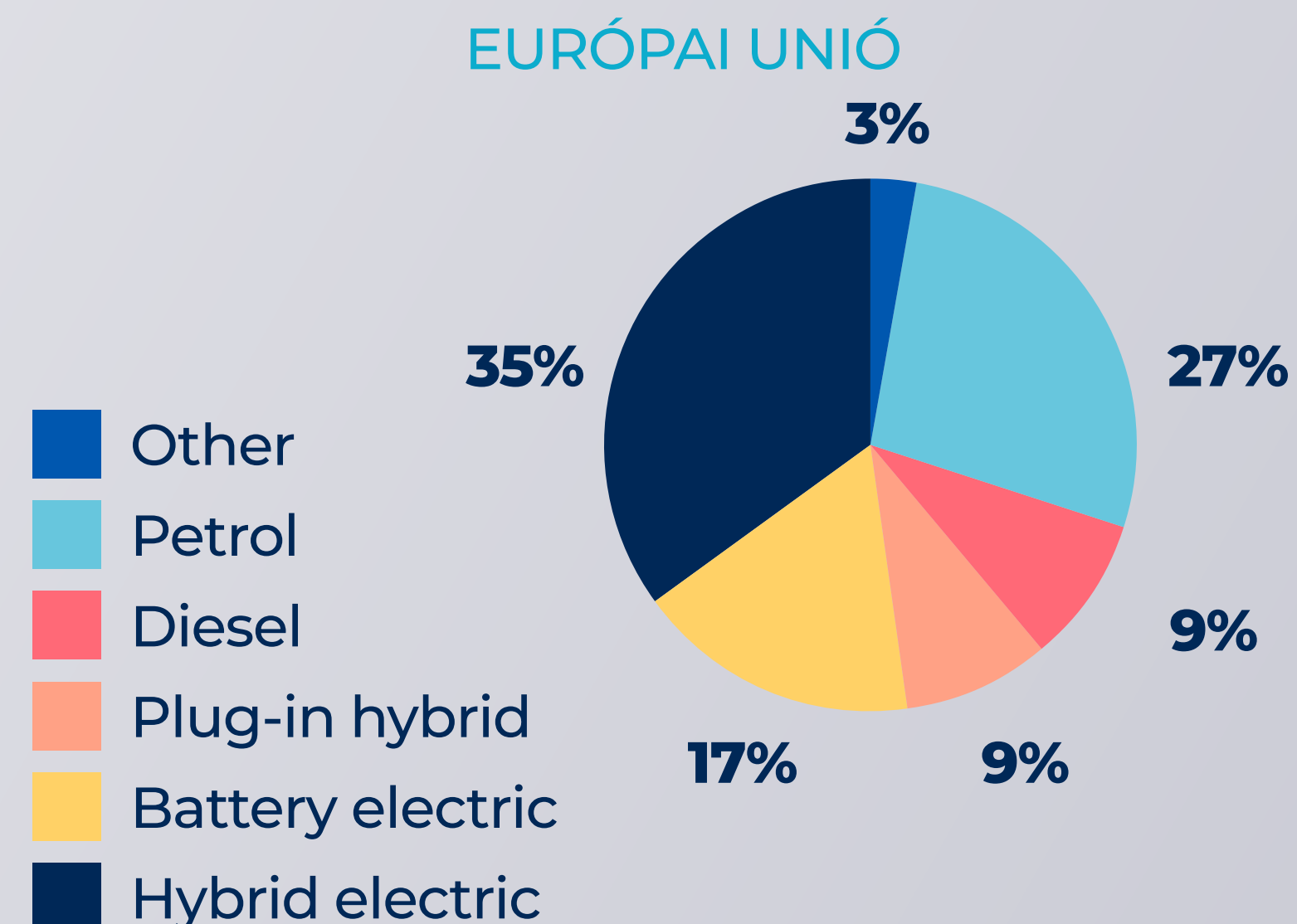
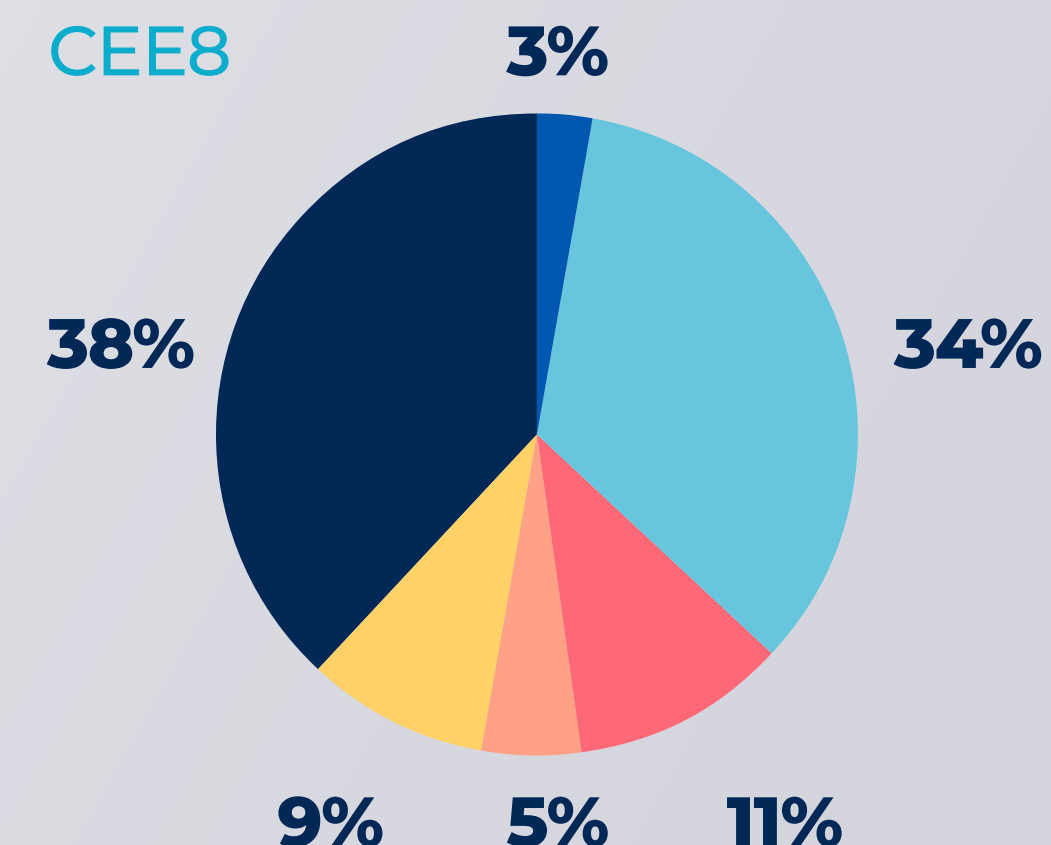
Forrás: <https://www.acea.auto>

ÚJ SZEMÉLYAUTÓ REGISZTRÁCIÓ (HAJTÁSLÁNC SZERINTI MEGOSZLÁS)

- Az EU-ban az akkumulátoros elektromos (BEV) autó 2025-ben is a harmadik legnépszerűbb választás volt a vásárlók körében. **Piaci részesedésük az évre vetítve 17,4%-ot** tett ki, ismét megelőzve a dízelüzeműeket és plug-in hibrid meghajtásúakat. Előbbi aránya 8,9%-ra csökkent, míg a plug-in hibrid meghajtásúaké 9,4%-ra nőtt. A **benzines autók 26,6%-kal a második helyre csúsztak** vissza mivel **a legnagyobb arányban (34,5%) már hibrid-elektromos autókat** helyeztek forgalomba.
- A **CEE régióban* is a hibrid- elektromos** járművek a legnépszerűbbek **(37,8%)**, amelyeket szorosan a benzines autók **(33,7%)** követnek. Az EU-val ellentétben a teljesen elektromos autók a negyedik legnépszerűbbek **(9,1%)**.
- Lényeges, hogy az elektromos és tölthető hibrid (BEV+PHEV) autók regisztrációi a régióban összességében **közel kétszer akkora mértékben növekedtek**, mint az EU-ban **(CEE: +63,3% vs. EU: +31,1%)**

*Elemzett CEE országok: Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

Forrás: <https://www.acea.auto>



AutoWallis

DRIVING TOGETHER

CEE RÉGIÓ

ORSZÁGONKÉNTI AUTÓPIACI ELEMZÉS



AUTOWALLIS A CEE RÉGIÓBAN 2025-BEN

CSEHORSZÁG

KISKERESKEDELEM

BMW, Ford, Mercedes-Benz,
Mercedes-Benz Trucks, Opel

NAGYKERESKEDELEM

Farizon, KGM, NIO
MG (alkatrész logisztika)

SZLOVÉNIA

KISKERESKEDELEM

BMW, Land Rover, MINI, Opel, Suzuki, Toyota,
Tesla (szerviz)

NAGYKERESKEDELEM

Farizon, Jaguar, Land Rover, Opel, XPENG, MG
(alkatrész logisztika)



MAGYARORSZÁG

KISKERESKEDELEM

BMW, BMW Motorrad, BYD, Dacia,
Isuzu, Jaguar, KGM, Kia, Land Rover,
Lexus, Maserati, MINI, Nissan, Opel,
Peugeot, Renault, Suzuki, Toyota

NAGYKERESKEDELEM

Alpine, Dacia, Farizon, Isuzu, Jaguar,
Land Rover, KGM, NIO, Opel, Renault,
XPENG, MG (alkatrész logisztika),
BYD (szolgáltatási partner)

MOBILITÁS

Sixt, NetMobilitás, wigo mobility,
(flotta/bérlés/autómegosztás)

AUTOWALLIS STATUS QUO 2025

Az AutoWallis a CEE-régió **17 országában** integrált szolgáltatóként nyújt kiskereskedelmi, nagykereskedelmi és mobilitási szolgáltatásokat.

A CÉGCSOPORT ÁLTAL FORGALMAZOTT MÁRKÁK:

Nagykereskedelem: Alpine, BYD, Dacia, Farizon, Isuzu, Jaguar, Land Rover, Renault, KGM/SsangYong, Opel, Nissan, NIO, XPENG, valamint MG és Saab alkatrész kereskedelem.

Az AutoWallis 2025-ben kezdte meg a Nissan márka személyautóinak és haszongépjárműveinek forgalmazását Romániában és Moldovában, az XPENG márka forgalmazását Magyarországon, Szlovéniában és Horvátországban, illetve a NIO márka forgalmazását Magyarországon és Ausztriában, majd 2026-ban Romániában, Lengyelországban és Csehországban is.



DACIA



BYD

ISUZU

JAGUAR LAND ROVER



NIO



XPENG



ALPINE



FARIZON



SAAB



MG



OPEL

AUTOWALLIS STATUS QUO 2025

Kiskereskedelem: BMW személyautók és motorkerékpárok, BYD, Dacia, Ford, Isuzu, Jaguar, Land Rover, Lexus, SsangYong/KGM, KIA, Maserati, Mercedes, Mercedes-Benz Trucks, MINI, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Suzuki, Toyota

Az Autowallis a CEE-régió három országában (Csehország, Magyarország, Szlovénia), 15 városban közel 60 értékesítési ponton végez kiskereskedelmi tevékenységet.

2026-ban Magyarországon és Szlovéniában XPENG, Magyarországon NIO kiskereskedéssel bővül az AutoWallis értékesítési hálózata.

Mobilitási szolgáltatások: Az AutoWallis Magyarországon a wigo carsharing autómegosztó szolgáltatással, a wigo fleet révén flottamanagement és lízing szolgáltatással, és SIXT autókölcsönzővel van jelen.



AUTOWALLIS STATUS QUO 2025

Összességében kijelenthető, hogy a térség autópiacainak egyedisége és az országonként eltérő gazdasági környezet és szabályozási háttér ellenére a közép-kelet-európai **régió növekedési potenciálja egyértelmű.**

A piaci **lehetőségek országonként jelentősen különböznek:** az alábbi, országos bontásban az AutoWallis számára kiemelt fontossággal bíró piacok szerepelnek, az adott ország járműállományával és autópiaci gyorselemzésével együtt.

A gyenge gazdasági eredmények hatására jelentősen **visszaesett a kishaszonjármű-értékesítés,** ez azonban csupán mintegy tizedét teszi ki az AutoWallis teljes értékesítésének, így ezt a visszaesést a **személyautó-értékesítés jelentős mértékben képes volt kompenzálni.**

AUSZTRIA

JÁRMŰÁLLOMÁNY

Az országban az utakon futó személyautók száma meghaladja az 5,2 milliót, ami közel 1%-os növekedést jelent az előző évhez képest (+0,9%). A személyautók **átlagos életkora 9,2 év**, ezzel a **második legfiatalabb az EU-ban** (EU-átlag: 12 év). Az 1000 lakosra jutó autók száma (571 db) meghaladja az EU átlagot (570 db).

A közel 518 ezres **kishaszonjármű-állomány az EU legfiatalabbja** (átlagosan 7 év), valamint az állomány mérete az előző évhez képest 1,8%-os növekedést mutat.

AUTÓPIAC

2025-ben 284 ezer db új személygépkocsit helyeztek forgalomba, ami **12,3%-os növekedés** az előző évhez képest. A tisztán elektromos autók száma jelentősen növekedett **(+35,9%)**, ezzel az újonnan forgalomba helyezett személyautókon belül a EV-k aránya az EU átlag **(29,9%)** felett volt. A teljesen elektromos személyautók aránya **21,3%**, míg a haszonjárművek aránya **14,0%** volt.

A kishaszongépjárművek regisztrációja az EU-ban tapasztalható trenddel szemben minimális növekedést mutatott (1,1%). Ausztriában adókedvezményekkel támogatták az elektromos autók magáncélú és céges vásárlását. 2025 májusában véget ért az elektromos kishaszonjárművekre vonatkozó vásárlási támogatás, illetve a töltők telepítését célzó állami támogatási programok, azonban az egyes tartományok és települések továbbra is kínálnak ilyen jellegű kedvezményeket elektromos járművek vásárlása esetén.

AutoWallis jelenlét

Nagykereskedelem: A KGM gépjárművek ausztriai importőri jogainak 2023-as megszerzésével 2024-ben 12 kiskereskedelmi partnerrel elindult az értékesítés. 2025-ben a márka 495 db forgalomba helyezést ért el. Az AutoWallis 2024-ben lépett be az osztrák piacra a kínai Farizon elektromos haszonjárműveinek importőreként, idén júniusban pedig bejelentette a NIO márka forgalmazását, amelynek az értékesítése még 2025 vége előtt megkezdődött.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Since 1924



CSEHORSZÁG

JÁRMŰÁLLOMÁNY

A személyautó-állomány 6,6 millió, ez **1,9%-os növekedést** jelent az előző évhez képest. Az 1000 lakosra jutó autók száma (609 db) a harmadik legmagasabb az EU-ban (EU átlag: 570 db), de a járműállomány a legöregebb (16,5 év) a régióban.

A közel 626 ezres **kishaszonjármű-állomány az EU második legidősebbje** (átlagosan 14,9 év), az állomány nagysága 1,2%-os növekedést mutat előző éves eredményekhez képest.

AUTÓPIAC

A cseh személyautó piac **2025-ben növekedni tudott**: az új autók eladásai összesen 249 ezer darabot értek el, ami **7,4%-os növekedést jelent** az előző évhez képest. Az eladások 5,6%-át kitevő elektromos autók piaca az **CEE régió belül a hatodik legnagyobb növekedést** mutatta (+26,5%).

A gazdasági bizonytalanság miatt a vállalatok óvatosabbak voltak flottáik megújításában: ennek következményeként a kishaszonjárművek forgalma **7,5%-kal csökkent**. A tisztán elektromos járművek továbbra is mentesülnek az útdíj megfizetése alól. A tisztán elektromos járművek, továbbá az elektrifikált (BEV, PHEV, FCEV) is mentesülnek az útdíj megfizetése alól. A tisztán elektromos járművek parkolási kedvezményben is részesülnek.

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: a KGM márka **második legnagyobb európai piacán** talált gazdára az AutoWallis által értékesített KGM járművek közel 1/3-a (3.059 db), 2025-ben a KGM a cseh személyautó piac 19. legkedveltebb márkája volt, a Suzuki után, a Fiat előtt. Az AutoWallis ezen felül MG alkatrész értékesítéssel van jelen a cseh piacon, A Farizon márka értékesítése 2025-ben indult az országban. Az AutoWallis 2025 nyarán jelentette be a NIO márka belépését a cseh piacra – az értékesítés 2026-ban indul.

Kiskereskedelem: az AutoWallis Csehországban 2 régióban, Prágában és környékén (Hradec Králove, Pardubice), és Dél-Csehországban (České Budějovice) van jelen BMW, Ford, Mercedes, és Mercedes-Benz Trucks márkakereskedések formájában. A Ford értékesítései az **összpiaci növekedést jelentősen meghaladó mértékben nőttek** (+14,6%) az előző évben.



JAGUAR LAND ROVER



HORVÁTORSZÁG

JÁRMŰÁLLOMÁNY

Az utakon futó 2,0 millió személyautó az EU átlagánál idősebb (13,4 év), de a régió átlagánál (14,7 év) fiatalabb. Mind az Európai Unió, mind a régiós átlagtól elmarad az 1000 lakosra jutó autók száma (518 db). A kishaszonjármű állomány 195 ezer darab, mely 7,8%-ot növekedett, továbbá az EU átlagánál fiatalabb (11,7 év).

AUTÓPIAC

A horvát személyautó-piac 2025-ben **stabil növekedést mutatott, bőven az európai uniós átlag felett:** közel 70 ezer személygépkocsit helyeztek újonnan forgalomba, ami **+7,4%-os** növekedést jelent 2024-hez képest. Az elektromos személyautó eladások drasztikus csökkenése **(-29,4%)** az EU legalacsonyabb EV arányát eredményezte a teljes forgalomba helyezéshez viszonyítva **(1,8%)**. A horvát piacon az EU átlaghoz hasonló csökkenés **(-10,9%)** volt tapasztalható a kishaszonjárművek regisztrációjában. Az elektromos gépkocsik csökkenésének hátterében a tavalyi év során kimerült állami ösztönzőprogramok keretei állnak, 2025-re pedig nem hirdettek újat.

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: Az AutoWallis importóri szerepvállalása öt márkára terjed ki Horvátországban: Opel, Jaguar, Land Rover, Farizon és XPENG. A vállalat 2025 tavaszán jelentette be az XPENG márka érkezését, amelynek értékesítése 2025 őszén indult. Ezen felül az MG és Saab alkatrészek alkatrész logisztikai ellátását is a vállalat végzi Horvátországban.

Az Opel márka a 3. legsikeresebb a horvát piacon és növelni tudta piacrészesedését, ezzel megerősítve vezető szerepét Európában: piaci részesedése továbbra is a **legmagasabb Európában**. Az Opel Frontera lett az év autója (CROAUTO 2025) Horvátországban.

LENGYELORSZÁG

JÁRMŰÁLLOMÁNY

A régió legnagyobb országában fut a teljes **uniós személyautó állomány 8%-a**: 20,5 millió jármű, amelyek átlagos életkora a negyedik legidősebb az EU-ban (15,2 év). Az 1000 lakosra jutó autók száma (560) némileg elmarad az EU-s átlagtól (570), de a régió átlagánál magasabb.

A 2,4 milliós kishaszonjármű-állomány a személyautókhoz hasonlóan az idősebbek közé tartozik: az átlag 14,8 év.

AUTÓPIAC

A lengyel személyautó piac 2025-ben **8,3%-os növekedést** produkált, ami 597.435 darab újonnan forgalomba helyezett autót jelent. Az tisztán elektromos járművek értékesítése jelentősen növekedett **(+161,5%)**, de az elektromos autók aránya a teljes regisztrációból továbbra is alacsonynak számít **(7,2%)**, ezzel az EU és a CEE régió átlaga alatt áll. A kishaszonjármű eladások terén felmutatott növekedés **(+4,9%)** kimagaslónak számít EU viszonylatban, mivel mindössze nyolc európai piacon volt pozitív a tendencia, az uniós átlag **8,8%-os csökkenést** mutatott. Az elektromos járművek vásárlását ösztönző támogatási program 2029 végéig tart – a támogatás a magánhasználatú és céges járművek vásárlására is vonatkozik.

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: Az AutoWallis a kínai Geely-csoporthoz tartozó Farizon elektromos kishaszonjármű márka importőreként és az MG alkatrész logisztikai ellátójaként szereplője a lengyel autópiacnak. A Farizon értékesítés 2025 második félévében indult. A vállalat 2025 nyarán jelentette be a NIO márka belépését a lengyel piacra, amelynek az értékesítése 2026-ban indul.

MAGYARORSZÁG



JÁRMŰÁLLOMÁNY

A magyar utakon futó 4,2 millió személyautó az EU második legidősebb állományát képviseli (15,6 év), az 1000 lakosra jutó autók száma a második legalacsonyabb az EU-ban (445 db). A személyautóhoz hasonlóan a kishaszonjárművek (521 000 db) átlagéletkora is hasonlóan magas (13,2 év).

AUTÓPIAC

A magyar személyautó-piac 2025-ben az Európai Unióhoz képest túlteljesített, ugyanakkor a CEE-régióhoz képest kissé alul. 129 ezer autót helyeztek újonnan forgalomba, ami **6,4%-os növekedés az előző évhez képest. Az EU 17,4%-os** értékétől elmaradva az elektromos autók aránya a CEE régió átlagával közel megegyezően **8,5%** volt. Az elektromos autó **értékesítések az előző évhez képest ugyan növekedtek (+28,5%),** de a növekedés mértéke EU átlag alatti. A kishaszonjárművek regisztrációja **4,5%-kal csökkent** (23,7 ezer darab), ezen belül a tisztán **elektromos járművek regisztrációja +60,1%-kal növekedett.**

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: Az AutoWallis magyar importőri márkái révén (Renault, Alpine, Dacia, Opel, Jaguar, Land Rover, KGM, Isuzu, Farizon, NIO, XPENG) továbbra is a második legerősebb importőri szervezet a hazai piacon, **12,2%-os piacrészt** képviselve. Az AutoWallis 2025 nyarán jelentette be a NIO és az XPENG márkák belépését a piacra – a két márká értékesítése 2025 második felében kezdődött. Ezen felül az MG alkatrészek forgalmazását is a csoport végzi.

Kiskereskedelem: Az AutoWallis Kiskereskedelmi üzletága BMW személyautók és motorkerékpárok, Isuzu, MINI, Maserati, Opel, Dacia, Nissan, Peugeot, Renault, Suzuki, Toyota, Lexus, Kia, KGM, BYD valamint Jaguar és Land Rover gépjárművek és alkatrészek értékesítését végzi Magyarországon - Budapest térségében 8 helyszínen, emellett Győrben, Mosonmagyaróváron, Sopronban, Szombathelyen és Debrecenben.

Az AutoWallis Mobilitási Üzletága Budapesten a wigo carsharing szolgáltatásával van jelen, országos lefedettséggel pedig a wigo fleet és a Sixt rent-a-car szolgáltatásai rendelkeznek.



ROMÁNIA

JÁRMŰÁLLOMÁNY

Az EU teljes személygépjármű-állományának 3,3%-át kitevő 8,4 millió román személyautó átlagos életkora a **második legmagasabb az EU-ban** (Magyarországgal megegyezően 15,6 év), miközben az 1000 lakosra jutó autók száma a legalacsonyabb (443 db). Ennél is öregebb a kishasznjármű állomány: a 941 ezer jármű átlagkora 16,7 év, ami a legmagasabb az EU-ban. Tavalyi évhez képest ez 3,5%-os növekedést jelent.

AUTÓPIAC

A román személyautópiac 2025-ben növekedést produkált, mely 156 ezer forgalomba helyezett személygépkocsit jelentett, így előző évhez képest **3,8%-os növekedést** könyvelhet el az új autós piac. Tisztán elektromos autók tekintetében **9,7%-os visszaesés** történt 2024-hez képest, illetve az elektromos autók aránya is csökkenést mutatott **(-5,6%)**. Ez utóbbiban szerepet játszott a 2024 első félévében még elérhető elektromos autó támogatás kivezetése. A kishasznongépjárművek piaca ugyancsak csökkent **(-7,1%)**. Ugyanakkor ezen szegmensben belül a tisztán elektromos járművek száma kimagaslóan növekedett **(+128,7%)**, mely közel kétszer akkora mint az európai uniós növekedés. Az év második felében (augusztus 1-től) életbe lépő adóemelések - amelyek érintik az üzemanyagok, illetve a villamos energia árát is – megmutatkoztak a teljes autó és hasznongépjármű regisztrációjában is **(-7,9%)**.

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: Az európai KGM piac negyedik legerősebb országában a márka jelentősen tudott növekedni (3.078 db; **+7,7%**), aminek köszönhetően a legmagasabb piacrészesedést **(1,7%)** érte el az európai piacok összehasonlításában. A márka forgalomba helyezési adata **felülmúlta az összpiaci növekedést**. 2025-ben a KGM – megőrizve stabil pozícióját - a 14. legkedveltebb márka volt a román autópiacra, olyan márkákat megelőzve, mint a Citroen, Opel, és a Volvo. Ezen felül a csoport az MG márka alkatrészeinek értékesítésével van jelen az országban.

Az AutoWallis 2025-ben indította el a Farizon márka értékesítését a román piacon, 2025 nyarán megkezdte a Nissan személy és kishasznongépjárművek értékesítését Romániában, emellett bejelentette a NIO márka belépését a piacra, melynek értékesítése 2026-ban indul.

SZLOVÁKIA

JÁRMŰÁLLOMÁNY

A személyautó-állomány 2,7 millió, ez **2,6%-os csökkenést** jelent az előző évhez képest. A személyautók **átlagos életkora 14,6 év**, ezzel a **negyedik legfiatalabb a CEE régióban** (EU-átlag: 12,7 év). Az 1000 lakosra jutó autók száma (503 db) kevesebb mint az EU átlag (570 db).

A közel 294 ezres **kishaszonjármű-állomány az EU ötödik legfiatalabbja** (átlagosan 13,4 év). Az állomány mennyisége előző éves adatokhoz képest 1,9%-os csökkenést mutat.

AUTÓPIAC

Az AutoWallis teljes KGM importóri értékesítésének 12%-át Szlovákia teszi ki 1.159 darab személyautó forgalomba helyezésével. A szlovák személyautó piac kisebb **(-0,3%)**, a kishaszonjármű-piac nagyobb **(-7,1%)** mértékben csökkent - ez részben a 2024 végén végrehajtott adóemelések torzító hatása. A tisztán elektromos személyautók aránya a **második legalacsonyabb az EU-ban: 4,7%**. A kishaszonjármű esetében ez az arány 7,7%, ami továbbra is CEE régió átlaga alatt van, de növekedett 2024 év végéhez képest. Szlovákiában jelenleg nincsenek kormányzati ösztönzőprogramok az elektromos járművek egyéni vásárlásának támogatására, ezek várhatóan 2026 első felében indulhat el.

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: A KGM márka a lefedett országok esetében közel 12%-ot tesz ki a szlovák piacon történt értékesítés, 1.159 darab forgalomba helyezéssel. Az AutoWallis ezen felül az MG alkatrész logisztikai ellátásával és a Farizon márkával van jelen az országban.

SZLOVÉNIA



JÁRMŰÁLLOMÁNY

A személyautó-állomány közel 1,3millió, ez **1,7%-os növekedést** jelent az előző évhez képest. Az 1000 lakosra jutó autók száma (596 db) a második legmagasabb az EU-ban (EU átlag: 570 db), ugyanakkor a járműállomány átlagéletkora (11,6 év) az európai uniós átlag alatt van.

A közel 106 ezres **kishaszonjármű-állomány az EU második legfiatalabbja** (átlagosan 10,5 év), az állomány nagysága az előző évhez képest 3,3%-kal növekedett.

AUTÓPIAC

A szlovén személyautó-piac **2025-ben növekedést** mutatott: közel 58 ezer személygépkocsit helyeztek újonnan forgalomba, ami **8,6%-os növekedés** az előző évhez képest. A növekedést az elektromos személyautó eladásának erőteljesen növekedése **(+103,9%)** is támogatta. A kishaszonjármű szegmensben viszont a **regisztráció jelentős csökkenést mutatott (-16,7%)**. Személyautók tekintetében a tisztán elektromos arány 11,2%, míg haszongépjárművek esetében 3,1%. Az elektromos járművek vásárlását adókedvezményrel és egyszeri állami támogatásokkal ösztönzik.

AUTOWALLIS JELENLÉT

Nagykereskedelem: Az AutoWallis importóri szerepvállalása három márkára terjed ki Szlovéniában: Opel, Land Rover és Farizon. 2025 tavaszán jelentette be a vállalat az XPENG márka érkezését, melynek értékesítése 2025 őszén indult el. Ezen felül az MG alkatrész logisztikai ellátását is a vállalat végzi Szlovéniában. Az Opel márka az országban a tavalyi 14. helyről 2025-ben a 11. helyre kúszott előre, megelőzve a Nissan-t, MG-t, Suzuki-t.

Kiskereskedelem: az AutoWallis Szlovénia-szerte 5 városban (Ljubljana, Koper, Nova Gorica, Trzin, Kranj) üzemeltet BMW, Land Rover, MINI, Opel, Suzuki és Toyota márkakereskedéseket.

AutoWallis

DRIVING TOGETHER

KONKLÚZIÓK 2025
KITEKINTÉS 2026



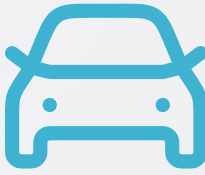
JÁRMŰÁLLOMÁNY



A közép-kelet-európai régió járműparkjának általánosan tapasztalható előregedését az **új járművek alacsonyabb eladásai** és a **magas átlagéletkorú használt járművek behozatala** egyaránt okozza.

A forgalomból kivont, elavult járművek alacsony száma is szerepet játszik az arányok alakulásában.

A CEE-régió országaiban jellemzően **az EU legkorosabb járművei futnak**. Mind a személyautó, mind a haszongépjármű átlagéletkor évről évre növekedett:

 autó **+ 0.1 év**  haszongépjármű **+ 0.3 év**

Az Európai Unió átlaghoz képest a CEE régió átlaga autók tekintetében +2 év, míg haszongépjármű tekintetében +1.2 év.

 autó **+ 2 év**  haszongépjármű **+ 1.2 év**

Az **1000 főre jutó** személyautók száma alacsony,
7%-kal az Európai Unió átlag alatt áll (CEE: 531, EU27: 570).



A RÉGIÓBAN TOVÁBBRA IS JELENTŐS POTENCIÁL REJLIK A MOBILITÁSI IGÉNYEK KIELÉGÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ ÚJ JÁRMŰVEK ÉRTÉKESÍTÉSÉBEN

– a tényleges eladásokat azonban a mindenkori gazdasági helyzet, kilátások, az **árfolyamok** ill. az **állami ösztönző programok** jelentősen befolyásolhatják.

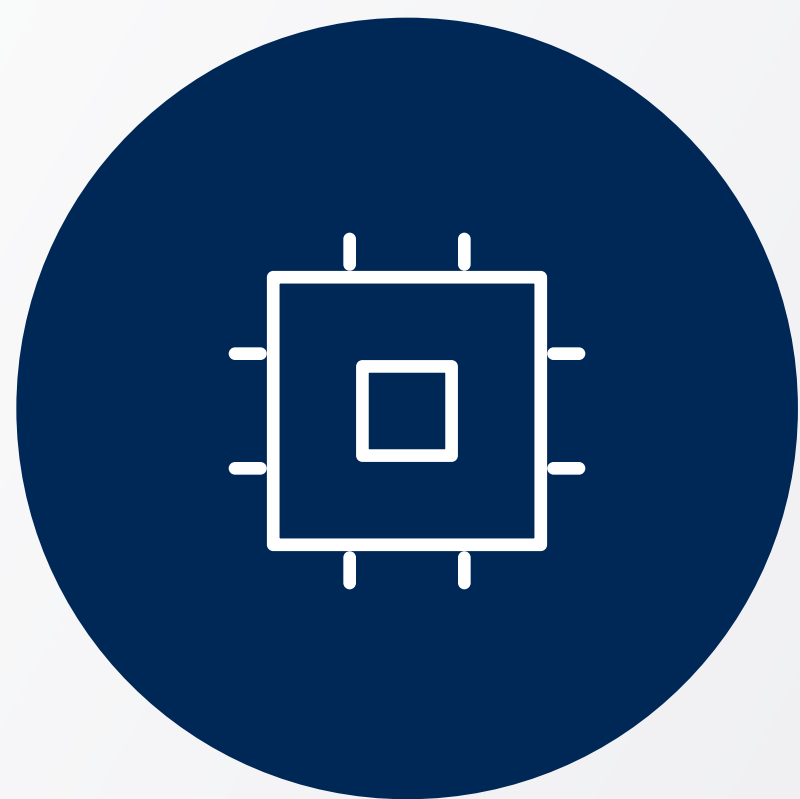
AUTÓPIAC



Az autóiparban tapasztalható dinamikus változások fényében az iparági szakértők az EU egészére vonatkozóan csekély mértékű csökkenést prognosztizáltak, ennek ellenére a személy és haszonjárművek értékesítése növekedni tudott 2025-ben. **A beszállítók az elektromos járművekre (EV) történő folyamatos átállás által vezérelt, tartós növekedésre számítanak.** A fejlett akkumulátortechnológiák és a kapcsolódó infrastruktúra iránti kereslet várhatóan tovább emelkedik, mivel az OEM-ek ambiciózus kibocsátáscsökkentési célok teljesítésére törekednek.



A gépjárműiparban **jelentős technológiai előrelépések várhatók**, különösen a **mesterséges intelligencia (AI)**, az **automatizálás és a konnektivitás területén**. A vállalatok ezen technológiák alkalmazására készülnek termékportfóliójuk fejlesztése és működési hatékonyságuk javítása érdekében.



GYORS ÜTEMŰ FEJLŐDÉS TAPASZTALHATÓ A FEJLETT VEZETÉSTÁMOGATÓ RENDSZEREK (ADAS) ÉS AZ AUTONÓM JÁRMŰTECHNOLÓGIÁK TERÉN, KIEMELT HANGSÚLLYAL A BIZTONSÁGRA ÉS A TELJESÍTMÉNYRE.

Az átfogó járműérzékelés biztosításához **elengedhetetlen a különböző szenzortechnológiák integrációja**, valamint a megbízhatóság garantálása érdekében **elsődleges szerepet kap a szigorú, valós körülmények között végzett tesztelés.**

A várható növekedés ellenére a vállalatok a piaci volatilitás fennmaradásával is számolnak, különösen a geopolitikai feszültségek és a gazdasági bizonytalanságok következtében. Ez a környezet fokozott rugalmasságot és alkalmazkodóképességet tesz szükségessé a versenynyomás kezeléséhez.

KÍNAI AUTÓMÁRKÁK TÉRNYERÉSE EURÓPÁBAN



Kína 2023-ra a világ legnagyobb autóexportőre lett, Európa pedig a világ egyik legjövedelmezőbb autópiaca, magas vásárlóerővel és **erős EV-kereslettel**. Nem csoda, hogy a kínai autógyártók számára Európa rendkívül vonzó és fontos célponttá, a kínai exportstratégia központi elemévé vált.



A KÍNAI GYÁRTÓK SZÁMÁRA EURÓPA „NYITOTT KAPU”.

Egyrészt az európai gyártók lassan haladnak az EV átállással, többek között a késlekedő új platformok, a szoftveres lemaradások és a magas gyártási költségek miatt nyílt egy piaci rés, amelyet néhány kínai márka, (pl. MG, BYD, Chery, NIO, XPENG) gyorsan kihasználta. Annak ellenére, hogy az EU szubvencióellenes vizsgálatot indított és büntetővámokat vezetett be a kínai EV-kre, a kínai gyártók még így is versenyképesek maradtak, a vámok ellenére is profitábilis Európába exportálni. Egyre több cég tervezi európai gyártóbázis létrehozását, hogy elkerülje a vámokat, ezzel tovább növelje versenyképességét.

MEGFIGYELHETŐ AZ EXTRA NAGY HATÓTÁVOLSÁGÚ PLUG-IN HIBRID SZEGMENS TÉRNYERÉSE

- ! mivel jelenleg a plug-in hibrid modellekre nincs extra vámtétel, mint a tisztán elektromos (BEV) és kiterjesztett hatótávolságú elektromos autókra (EREV).

A kínai gyártók különösen az elektromos autók terén erősek, elemzői konszenzus szerint a kínai gyártóknak körülbelül 3-5 évnyi versenyelőnye van az elektrifikáció terén.

ELEKTRIFIKÁCIÓ

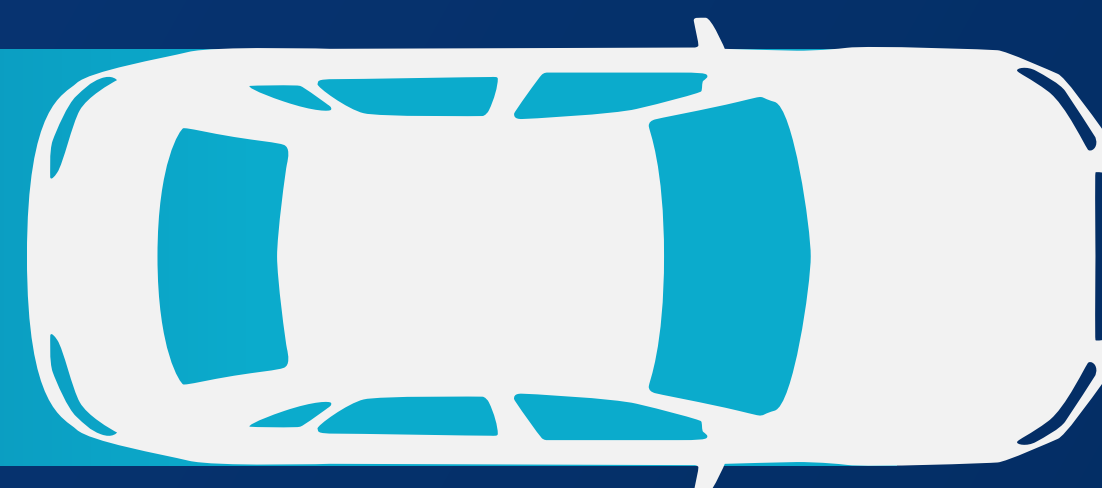
3-5 ÉVNYI VERSENYELŐNY



Az akkumulátor- és EV-ellátási láncban Kína a munkaerő mellett a méretgazdaságossága miatt is alacsonyabb költségekkel, így agresszívabb árazással léphet piacra. Az alacsonyabb gyártási költségek, a fejlett akkumulátortechnológia, a gyors modellfrissítési ciklusok mind-mind hozzájárulnak ahhoz, hogy **kínai márkák már 11%-os piaci részesedést értek el 2025-ben az európai EV-piacon**, ami az előző évi részesedés duplázását jelenti.

11%-OS RÉSZESEDÉS 2025-BEN

AZ EURÓPAI EV-PIACON



Európa azonban nemcsak az értékesítési potenciál miatt fontos a kínai gyártók számára, hanem értékes referencia is: ha egy modell megfelel az EU hírhedten szigorú biztonsági és környezetvédelmi normáinak, az világszinten, a többi export piacukon is erős hitelességet ad.



A KÍNAI MÁRKÁK FŐ CÉLJA A TELJES GLOBÁLIS JELENLÉT KIÉPÍTÉSE, AZ ELEKTRIFIKÁCIÓS TECHNOLOGIAI VEZETŐ SZEREP DEMONSTRÁLÁSA ÉS A NYUGATI MÁRKÁK DOMINÁNCIÁJÁNAK MEGTÖRÉSE, ÉS EHHÉZ EURÓPA EGY UGRÓDESZKA A SZÁMUKRA. AZ EURÓPAI SIKER KULCSFONTOSÁGÚ A VILÁGPIACI AMBÍCIÓKHOZ.

A JELENTŐS KÍNAI MÁRKÁK KÖZÜL EGYELŐRE CSAK NÉHÁNY SZEREPLŐ ERŐS EURÓPÁBAN, DE SZÁMOS TOVÁBBI GYÁRTÓ TERVEZ ERŐTELJES LÉPÉSEKET A KÖVETKEZŐ 12 HÓNAPBAN.

Az európai piacon ezért a kínai modellek további térnyerésére számíthatunk, megjelennek kifejezetten **„budget EV” modellek** is.

A stratégia változatlan, magas felszereltséget, fejlett infotainment rendszert és ADAS-t kínálnak rendkívül versenyképes áron, kiemelkedő ár-érték aránnyal és hosszú garancia idővel, ami a sok vevőknek vonzó.

A belső égésű motorral szerelt ill. HEV modellek értékesítése azonban megtorpanhat, egyrészt a szabályozói környezet tovább szigorodik, másrészt az EU lépéseket tervez az egyedi járműjövahagyással (IVA) történő forgalomba helyezések visszaszorításra.



EURÓPAI AUTÓIPART ÉRINTŐ FŐBB KIHÍVÁSOK

A kínai márkák **agresszív térnyerése** és az **elektrifikációs technikai lemaradás** mellett az európai autóiparnak még több jelentős kihívással kell megküzdenie 2026-ban.



PROFITABILITÁSI NYOMÁS

Az erős profitabilitási nyomás meghatározó mozgatórugója a változásoknak.



1. Európában a **gyártási költségek** (energia, munkaerő, logisztika stb.) **jóval magasabbak, mint Ázsiában vagy akár Észak-Amerikában**, ezért a termelés áthelyezése olcsóbb régiókba tovább folytatódik.

A gyárbezárások miatti leépítések mellett tovább növelik a munkaerőpiaci feszültségeket, hogy az EV átállás miatt már eleve kevesebb munkaerőre lenne szükség.



2. A szigorodó EU szabályozási környezet (pl. Euro 7, CO₂-flottaelőírások) és azt körül lengő bizonytalanság nem újkeletű kihívás, gondoljunk csak a belső égésű motorok tiltása körüli politikai vitákra.

A gyártók számára a legnagyobb gond a szabályozási kiszámíthatatlanság, ami megnehezíti a hosszú távú beruházási döntéseket.



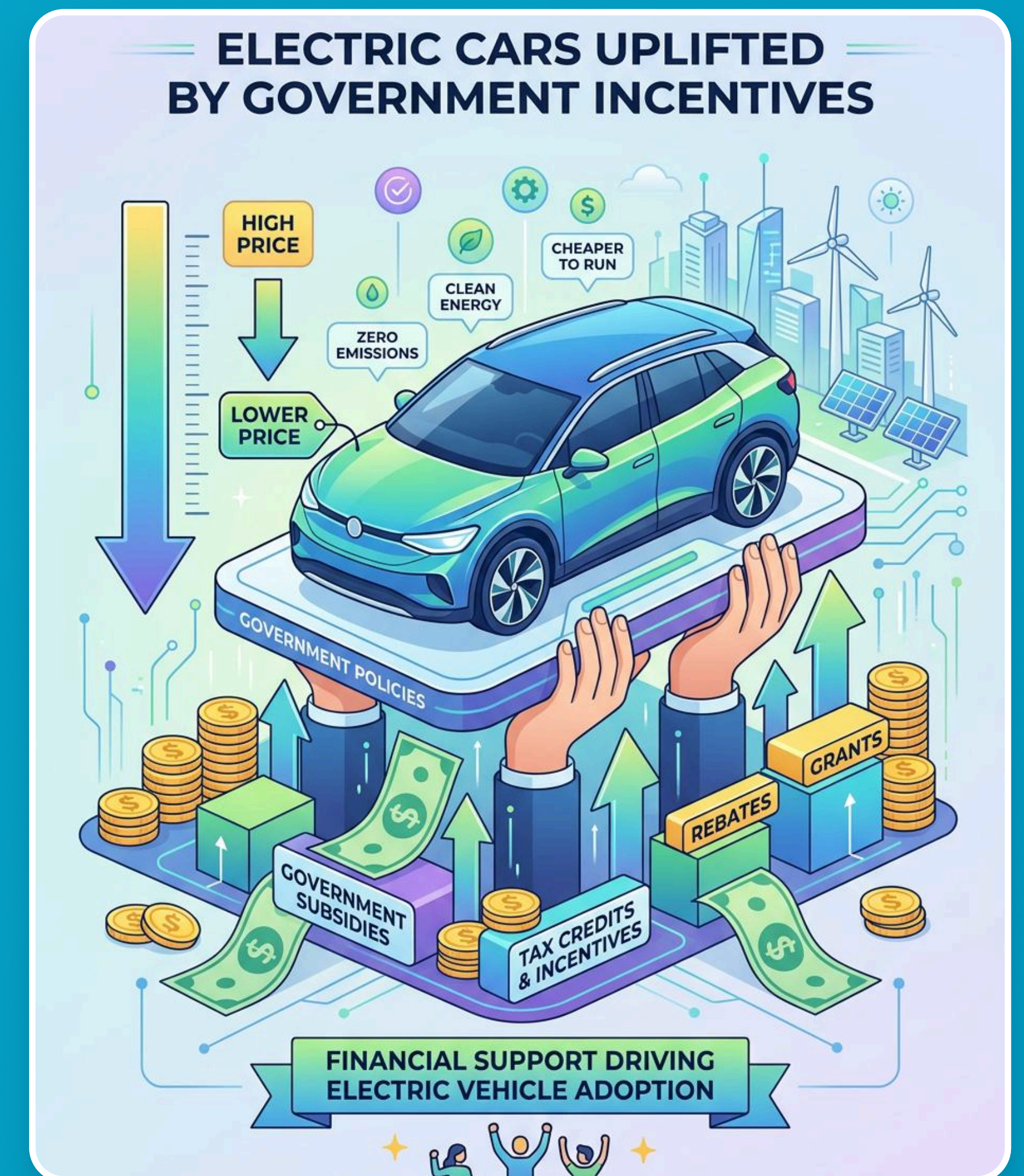
3. Az elektromos autók értékesítése növekszik, de a gyártók előzetes terveihöz képest kisebb mértékben. Az autógyártók átlagosan körülbelül **40 százalékkal magasabb fejlesztési költségekkel számolhatnak**, míg a vásárlásokat visszavetheti az ösztönzőprogramok kivezetése és a fogyasztói óvatosság a gazdasági bizonytalanságok miatt.

Az átállással kapcsolatos bizonytalanságok mellett a gyártók egyszerre kénytelenek fenntartani a belső égésű motoros kínálatot és finanszírozni az EV-fejlesztéseket, ami óriási költségnyomást jelent.

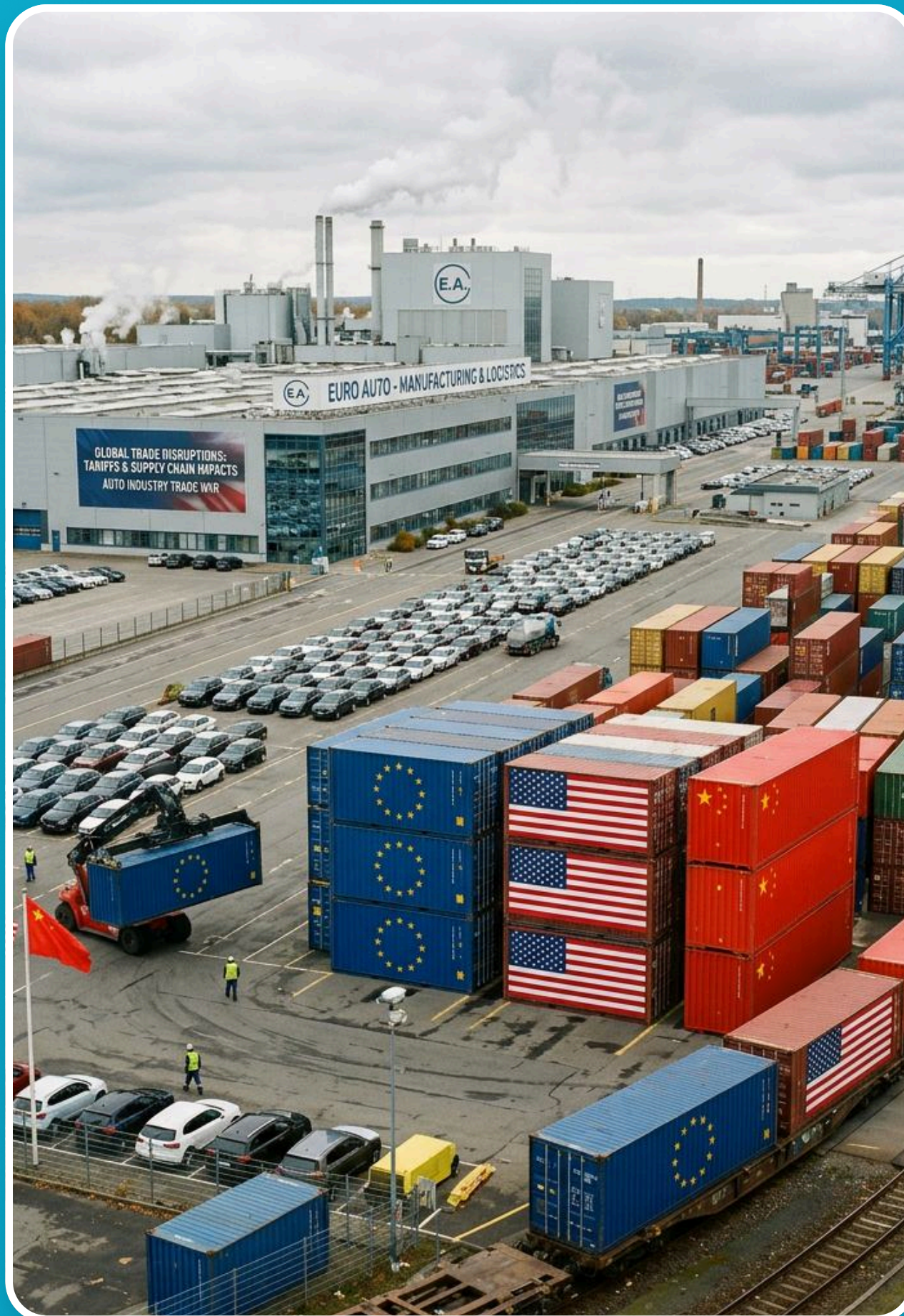
BEV MODELLEK TÁMOGATÁS & AKCIÓK

A BEV-ek listaára még mindig magas, ezért az állami támogatások (vétélár-támogatás, adókedvezmény, regisztrációs adómentesség, cégautó-adó kedvezmény stb.) gyakorlatilag „belépőjegyet” jelentenek a vevőknek. Az ACEA külön kiemeli, hogy a pénzügyi ösztönzők kulcsszereplők abban, hogy a zéró emissziós autók egyáltalán megfizethetővé váljanak a tömegek számára.

Az elektromos hajtású modellek esetén az állami támogatási programok kifutása átmenetileg csökkentheti a BEV-modellek iránti keresletet, azonban az emissziós szigorítások - különösen a céges flották esetében - ezt ellensúlyozhatják, ha a belső égésű erőforrással szerelt járművek céges beszerzését különadókkal sújtják.



FOLYTATÓDÓ VÁMHÁBORÚ



Az AutoWallis üzleti működési területe a közép-kelet-európai régió, ezért a globális kereskedelmi konfliktusok – köztük az Egyesült Államok által 2025 elején bevezetett új vámok – közvetetten hatással vannak a vállalat teljesítményére.

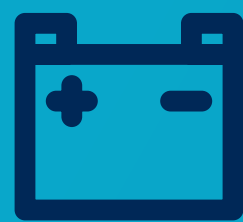


A VÁMHÁBORÚ 2026-BAN IS KEDVEZŐTLENÜL ÉRINTHETI AZ EURÓPAI AUTÓIPART ÉS A KONTINENS GAZDASÁGI KILÁTÁSAIT.

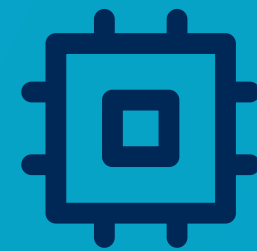
Szintén számottevő hatása lehet az európai gazdaságra, ezen belül az autóiparra az **Európai Unió által a kínai elektromos járművekre kivetett vámoknak.**

ELLÁTÁSI LÁNCOK GEOPOLITIKAI KITETTSÉGE

2026-ban az autóipar továbbra is erősen függ a



kínai akkumulátor
-alapanyagoktól



ázsiai
chipgyártóktól



globális logisztikai
útvonalaktól

A geopolitikai feszültségek (USA–Kína, EU–Kína, Közel-Kelet) **bármikor megzavarhatják a termelést.** Az európai autógyártók beszállítói is csökkenő bevételekre számítanak, a fenti bizonytalanságok, a geopolitikai instabilitás és a versenyképesség hiánya miatt.

ELLÁTÁSI LÁNCOK GEOPOLITIKAI KITETTSÉGE



A Hormuzi szoros és a térség tengeri útvonalainak zavarai hetekben **mérhető szállítási csúszásokat és fuvardíj emelkedést okozhatnak**, ami az Ázsia–Európa ellátási láncokat különösen érinti. A gyártók a szűk keresztmetszetekre **várhatóan a magasabb árrésű modellekre fókuszálva reagálnak**, miközben hosszabb távon gyorsíthatják a regionalizált termelés és raktározás kiépítését.

AUTÓ-KISKERESKEDELEM PIACI KÖRNYEZETE ÉS TRENDDEK

Az európai autóértékesítési piac 2025-ben átmeneti konszolidációs fázisba lépett, miután a COVID-időszakot követő kínálati zavarok rendeződtek és a készletszintek visszanormalizálódtak.



AZ ELEKTRIFIKÁCIÓ ÜTEME MÉRSÉKELTEBB A VÁRTNÁL

Az elektromos hajtású járművek részaránya az előzetes iparági projekcióknál lassabban bővül: az infrastruktúra-elérhetőség hiányosságai, a magasabb kezdeti tőkeköltség és a fogyasztói bizalmatlanság fékező tényezőként hatnak.



EZZEL PÁRHUZAMOSAN A HIBRID (HEV ÉS PHEV) MEGHAJTÁS IRÁNT ÉLÉNK ÉS TARTÓS KERESLET MUTATKOZIK, AMELY AZ ÁTMENETI IDŐSZAK MEGHATÁROZÓ ÉRTÉKESÍTÉSI KATEGÓRIÁJÁVÁ VÁLT.

2026-ra az EV szegmensben további árcsökkentés várható – az európai gyártók 20 000 - 25 000 eurós tartományba pozicionált belépő modelljei érdemi keresletet teremthetnek.

A KÍNAI GYÁRTÓK EURÓPAI TERJESZKEDÉSE GEOPOLITIKAILAG ÁRNYALT KÉPET MUTAT

Az EU által 2024 – 2025-ben bevezetett, akár **35–45 százalékpontos kiegészítő** importvámok megnehezítik a közvetlen kínai exportot, ugyanakkor a helyi európai gyártókapacitások kiépítése – köztük magyarországi beruházások – részben semlegesítheti ezt a hatást.



Középtávon a kínai márkák **tartós piaci jelenlétével** kell számolni, **különösen az elektromos, a hibrid és az alacsony-közepes árszegmensben.**

A SUV ÉS CROSSOVER KATEGÓRIÁK DOMINANCIÁJA TOVÁBB MÉLYÜL

A B- és C-szegmensű SUV modellek az értékesítési volumen **meghatározó részét** adják, miközben a **hagyományos szedán** és **kombi** karosszériák **részaránya folyamatosan szűkül**.

Ez a trend mind a portfólióépítés, mind a finanszírozási struktúrák szempontjából releváns tényező.



Összességében a piac rövid távon mérsékelt növekedési potenciált kínál, amelyet a vásárlóerő-korlátok és a technológiai átmenet bizonytalanságai egyensúlyoznak.

**A PIACI POZÍCIÓT MEGŐRZŐ, DIVERZIFIKÁLT
MÁRKAKÍNÁLATTAL ÉS HIBRID/EV KOMPETENCIÁVAL
RENDELKEZŐ KERESKEDŐK SZÁMÁRA 2026 A
STABILIZÁCIÓ ÉS A SZELEKTÍV NÖVEKEDÉS ÉVE LEHET.**

KONKLÚZIÓ

A fenti iparági és kiskereskedelmi trendek összességében kedvező növekedési környezetet teremthetnek a közép-kelet-európai piacokon működő, diverzifikált szereplők számára. A 2025-ös autópiaci folyamatok elemzése, a nemzeti piacok közötti jelentős eltérések ellenére rávilágít az egyes piacokban rejlő lehetőségekre, komoly növekedési potenciálra.



AZ **AUTOWALLIS DIVERZIFIKÁLT KÖZÉP-KELET-EURÓPAI JELENLÉTE** LEHETŐVÉ TESZI EZEN LEHETŐSÉGEK KIAKNÁZÁSÁT, ÉS TOVÁBBRA IS STABIL ALAPOT BIZTOSÍT A VÁLLALAT VILÁGOS NÖVEKEDÉSI STRATÉGIÁJÁNAK MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ, VALAMINT A **2028-RA KITŰZÖTT DUPLÁZÁSI CÉL ELÉRÉSÉHEZ.**

KONKLÚZIÓ

A 2026-os év várhatóan azoknak a piaci szereplőknek kedvez majd,



**AMELYEK A GAZDASÁGI ÉS SZABÁLYOZÁSI
BIZONYTALANSÁGOK KÖZEPETTE IS KÖRÜLTEKINTŐ,
MEGALAPOZOTT STRATÉGIÁT KÖVETNEK, ÉS PÉNZÜGYILEG
ERŐS, RUGALMAS MŰKÖDÉSSSEL RENDELKEZNEK.**

A piaci alkalmazkodóképesség és a gyors döntéshozatal
kulcsfontosságú versenyelőnyé válik.

KONKLÚZIÓ

**A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS CSÖKKENTÉSÉRE
IRÁNYULÓ EURÓPAI TÖREKVÉSEKET
A KÖVETKEZŐ ÉVEK JOGSZABÁLYI
CÉLKITŰZÉSEI IS TÁMOGATNI FOGJÁK.**



A kibocsátáscsökkentési pálya teljesítéséhez azonban Európának átfogó ösztönzőrendszerre van szüksége: fejlettebb töltőinfrastruktúrára, valamint olyan vásárlási és adókedvezményekre, amelyek érdemben élénkítik a legkorszerűbb, legkörnyezetkímélőbb modellek iránti keresletet – különösen a közép-kelet-európai, árérzékenyebb piacokon.

KONKLÚZIÓ

A régió országai az elmúlt időszakban több mutató alapján is **felülmúlták az EU-átlagot és számos nyugat-európai piac teljesítményét.**



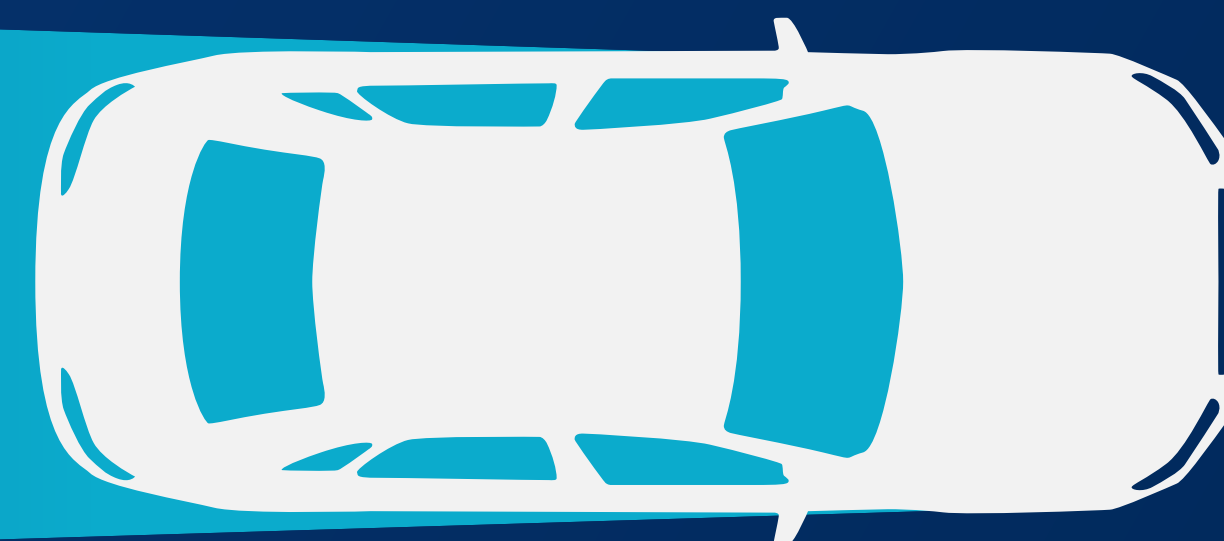
AZ AUTOWALLIS SZÁMÁRA MINDEZ TOVÁBBRA IS JELENTŐS NÖVEKEDÉSI LEHETŐSÉGET JELENT, A TÉRSÉGBEN REJLŐ POTENCIÁL KIAKNÁZÁSA ERŐSÍTHETI A CÉGCSOPORT POZÍCIÓIT, MÍG A DIVERZIFIKÁLT PORTFÓLIÓ SEGÍTHET ELLENSÚLYOZNI AZ EGYES PIACOK ÁTMENETI GYENGÉLKEDÉSÉT.

KONKLÚZIÓ

**AZ AUTOWALLIS 2026-RA AZ ELŐZŐ ÉVEKBEN KIRAJZOLÓDÓ
TRENDEK TOVÁBBI ERŐSÖDÉSÉRE SZÁMÍT.**

A járműárak emelkedése várhatóan növeli a hozzáférés-alapú mobilitási szolgáltatások iránti igényt, miközben a gyártók egyre szélesebb modellkínálata miatt az ügyfelek számára a megfelelő autó kiválasztása nagyobb szakértelmet és körültekintést igényel.

AZ ÜGYFELEK SZÁMÁRA A MEGFELELŐ AUTÓ
KIVÁLASZTÁSA **NAGYOBB SZAKÉRTELMET
ÉS KÖRÜLTEKINTÉST IGÉNYEL.**



KONKLÚZIÓ

A KÖZÉP-KELET-EURÓPAI ÚJAUTÓ-PIAC 2026-BAN AZ ELŐREJELZÉSEK SZERINT MÉRSÉKELT NÖVEKEDÉST MUTATHAT, AMIT A VILLAMOSÍTÁS ELŐREHALADÁSA ÉS A GYÁRTÓK STRATÉGIAI DÖNTÉSEI TÁMOGATNAK.

Ezt a bővülést ugyanakkor fékezhetik a gazdasági bizonytalanságok, az inflációs környezet, a geopolitikai feszültségek, a kedvezőtlen vámkörnyezet, valamint a szabályozási kihívások és a támogatási programok fokozatos kivezetése. Az AutoWallis továbbra is szorosan követi a piaci változásokat, és diverzifikált kereskedelmi és üzletági portfóliójára támaszkodva rugalmasan alkalmazkodik a régió alakuló trendjeihez.

AutoWallis

DRIVING TOGETHER



ADATOK, TÁBLÁZATOK



SZEMÉLYAUTÓ 2025.01-12 (ACEA)

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ¹			OTHERS ²			PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24
Austria	60,651	44,622	+35.9	28,820	16,928	+70.3	83,044	64,090	+29.6	2	13	-84.6	79,457	84,004	-5.4	33,004	44,132	-25.2	284,978	253,789	+12.3
Belgium	143,849	127,703	+12.6	39,584	66,611	-40.6	47,023	41,675	+12.8	3,161	3,518	-10.1	168,444	186,891	-9.9	12,709	21,879	-41.9	414,770	448,277	-7.5
Bulgaria	2,420	1,494	+62.0	566	467	+21.2	2,045	1,005	+103.5	200	178	+12.4	38,875	33,984	+14.4	5,313	5,813	-8.6	49,419	42,941	+15.1
Croatia	1,266	1,793	-29.4	2,529	1,405	+80.0	22,538	17,736	+27.1	1,280	1,404	-8.8	32,365	30,479	+6.2	9,863	12,203	-19.2	69,841	65,020	+7.4
Cyprus	1,474	1,193	+23.6	773	664	+16.4	6,899	6,438	+7.2	0	0		5,093	6,394	-20.3	395	368	+7.3	14,634	15,057	-2.8
Czechia	13,806	10,912	+26.5	11,033	5,872	+87.9	57,120	45,505	+25.5	6,487	5,676	+14.3	117,692	113,606	+3.6	42,581	50,029	-14.9	248,719	231,600	+7.4
Denmark	126,542	89,092	+42.0	4,692	7,090	-33.8	25,128	29,868	-15.9	28	0		23,477	39,902	-41.2	4,774	7,043	-32.2	184,641	172,995	+6.7
Estonia	868	1,320	-34.2	1,403	1,269	+10.6	6,748	11,535	-41.5	0	146	-100.0	2,842	6,695	-57.6	1,194	4,421	-73.0	13,055	25,386	-48.6
Finland	26,745	21,869	+22.3	14,516	14,864	-2.3	19,569	22,510	-13.1	9	157	-94.3	8,118	11,257	-27.9	2,924	3,413	-14.3	71,881	74,070	-3.0
France	326,922	290,614	+12.5	108,627	146,398	-25.8	716,154	588,891	+21.6	55,819	59,805	-6.7	345,233	507,756	-32.0	79,397	124,952	-36.5	1,632,152	1,718,416	-5.0
Germany	545,142	380,609	+43.2	311,398	191,905	+62.3	816,111	755,493	+8.0	12,277	14,115	-13.0	777,641	991,948	-21.6	395,022	483,261	-18.3	2,857,591	2,817,331	+1.4
Greece	8,892	8,707	+2.1	11,656	8,262	+41.1	73,125	57,917	+26.3	4,715	3,431	+37.4	40,861	48,923	-16.5	4,950	9,835	-49.7	144,199	137,075	+5.2
Hungary	11,002	8,565	+28.5	7,136	5,695	+25.3	65,369	56,034	+16.7	639	363	+76.0	30,920	36,280	-14.8	14,374	14,674	-2.0	129,440	121,611	+6.4
Ireland	23,601	17,460	+35.2	18,934	12,538	+51.0	29,692	26,840	+10.6	0	0		31,376	36,735	-14.6	21,351	27,743	-23.0	124,954	121,316	+3.0
Italy	94,624	65,611	+44.2	98,340	52,701	+86.6	671,923	622,678	+7.9	140,529	146,918	-4.3	372,150	455,197	-18.2	147,277	214,966	-31.5	1,524,843	1,558,071	-2.1
Latvia	1,602	1,258	+27.3	2,742	766	+258.0	∅	∅		402	374	+7.5	14,638	11,012	+32.9	3,122	3,721	-16.1	22,506	17,131	+31.4
Lithuania	3,150	1,779	+77.1	4,448	1,685	+164.0	19,603	13,891	+41.1	689	577	+19.4	8,929	7,844	+13.8	5,155	4,346	+18.6	41,974	30,122	+39.3
Luxembourg	12,663	12,777	-0.9	3,721	3,831	-2.9	13,821	10,460	+32.1	4	1	+300.0	12,276	13,824	-11.2	4,673	5,763	-18.9	47,158	46,656	+1.1
Malta	2,450	2,886	-15.1	421	515	-18.3	1,538	1,410	+9.1	1	0		1,818	2,558	-28.9	240	294	-18.4	6,468	7,663	-15.6
Netherlands	156,139	132,167	+18.1	73,445	52,757	+39.2	102,331	107,350	-4.7	1,367	2,189	-37.6	50,749	83,235	-39.0	3,993	3,765	+6.1	388,024	381,463	+1.7
Poland	43,311	16,564	+161.5	34,137	15,562	+119.4	272,968	256,475	+6.4	19,177	16,579	+15.7	185,299	198,209	-6.5	42,543	48,178	-11.7	597,435	551,567	+8.3
Portugal	52,256	41,757	+25.1	34,166	28,346	+20.5	50,117	35,020	+43.1	20,326	15,077	+34.8	55,185	71,072	-22.4	12,989	18,440	-29.6	225,039	209,712	+7.3
Romania	8,849	9,795	-9.7	∅	∅		77,140	58,470	+31.9	22,470	15,392	+46.0	35,658	49,005	-27.2	12,686	18,443	-31.2	156,803	151,105	+3.8
Slovakia	4,377	2,227	+96.5	4,085	2,243	+82.1	32,168	28,206	+14.0	1,680	1,807	-7.0	38,089	44,118	-13.7	12,704	14,808	-14.2	93,103	93,409	-0.3
Slovenia	6,419	3,148	+103.9	1,939	1,253	+54.7	7,969	5,481	+45.4	498	834	-40.3	32,022	32,644	-1.9	8,709	9,658	-9.8	57,556	53,018	+8.6
Spain	101,627	57,376	+77.1	123,989	58,565	+111.7	482,880	392,384	+23.1	59,275	33,521	+76.8	318,209	378,688	-16.0	62,670	96,429	-35.0	1,148,650	1,016,963	+12.9
Sweden	99,723	94,333	+5.7	72,787	63,113	+15.3	30,302	27,416	+10.5	1,892	5,234	-63.9	52,882	60,716	-12.9	15,412	18,770	-17.9	272,998	269,582	+1.3
EUROPEAN UNION	1,880,370	1,447,631	+29.9	1,015,887	761,305	+33.4	3,733,325	3,284,778	+13.7	352,927	327,309	+7.8	2,880,298	3,542,976	-18.7	960,024	1,267,347	-24.2	10,822,831	10,631,346	+1.8
Iceland	5,988	2,661	+125.0	2,932	1,647	+78.0	3,143	2,089	+50.5	0	3	-100.0	1,239	1,538	-19.4	1,245	2,280	-45.4	14,547	10,218	+42.4
Norway	172,231	114,400	+50.6	2,750	3,489	-21.2	2,391	7,015	-65.9	0	9	-100.0	487	986	-50.6	1,773	2,938	-39.7	179,632	128,837	+39.4
Switzerland	53,250	46,141	+15.4	26,189	20,801	+25.9	82,603	80,513	+2.6	10	23	-56.5	55,732	69,527	-19.8	15,953	22,530	-29.2	233,737	239,535	-2.4
EFTA	231,469	163,202	+41.8	31,871	25,937	+22.9	88,137	89,617	-1.7	10	35	-71.4	57,458	72,051	-20.3	18,971	27,748	-31.6	427,916	378,590	+13.0
United Kingdom	473,348	381,970	+23.9	225,143	167,178	+34.7	745,388	689,973	+8.0	0	0		529,285	658,853	-19.7	47,359	54,804	-13.6	2,020,523	1,952,778	+3.5
EU + EFTA + UK	2,585,187	1,992,803	+29.7	1,272,901	954,420	+33.4	4,566,850	4,064,368	+12.4	352,937	327,344	+7.8	3,467,041	4,273,880	-18.9	1,026,354	1,349,899	-24.0	13,271,270	12,962,714	+2.4

Forrás: <https://www.acea.auto>

KISHASZONJÁRMŰ 2025.01-12 (ACEA)

	ELECTRICALLY CHARGEABLE ²			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ³			OTHERS ⁴			PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change
	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24
AUTOWALLIS CEE8	14 256	7 975	78,8%	0	0	0,0%	2 767	589	369,8%	860	2 848	-69,8%	7 450	9 892	-24,7%	164 129	171 670	-4,4%	189 462	192 974	-1,8%
Austria	4 684	2 909	61,0%	0	0	0,0%	853	213	300,5%	20	12	66,7%	872	2 029	-57,0%	27 024	27 912	-3,2%	33 453	33 075	1,1%
Belgium	4 844	2 645	83,1%	0	0	0,0%	900	82	997,6%	39	94	-58,5%	3 836	5 334	-28,1%	61 179	57 625	6,2%	70 798	65 780	7,6%
Bulgaria	184	86	114,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	33	265	-87,5%	5 676	6 443	-11,9%	5 893	6 794	-13,3%
Croatia	130	45	188,9%	0	0	0,0%	233	12	1841,7%	60	35	71,4%	185	161	14,9%	6 957	8 242	-15,6%	7 565	8 495	-10,9%
Cyprus	88	25	252,0%	0	0	0,0%	223	125	78,4%	0	0	0,0%	368	409	-10,0%	1 512	1 689	-10,5%	2 191	2 248	-2,5%
Czechia	1 580	610	159,0%	0	0	0,0%	0	13	-100,0%	71	419	-83,1%	1 079	1 430	-24,5%	17 548	19 449	-9,8%	20 278	21 921	-7,5%
Denmark	8 297	4 936	68,1%	0	0	0,0%	468	657	-28,8%	0	0	0,0%	507	1 202	-57,8%	16 335	21 246	-23,1%	25 607	28 041	-8,7%
Estonia	120	98	22,4%	0	0	0,0%	39	53	-26,4%	0	0	0,0%	109	353	-69,1%	2 055	3 576	-42,5%	2 323	4 080	-43,1%
Finland	2 351	1 304	80,3%	0	0	0,0%	65	113	-42,5%	1	10	-90,0%	95	96	-1,0%	7 923	8 212	-3,5%	10 435	9 735	7,2%
France	37 758	27 059	39,5%	0	0	0,0%	16 949	11 701	44,9%	1 738	4 738	-63,3%	25 524	41 581	-38,6%	276 330	294 661	-6,2%	358 299	379 740	-5,6%
Germany	30 252	14 999	101,7%	0	0	0,0%	1 701	1 631	4,3%	1 443	2 933	-50,8%	10 565	14 902	-29,1%	221 840	246 613	-10,0%	265 801	281 078	-5,4%
Greece	1 487	1 332	11,6%	0	0	0,0%	523	118	343,2%	24	34	-29,4%	448	402	11,4%	8 645	7 986	8,3%	11 127	9 872	12,7%
Hungary	2 224	1 389	60,1%	0	0	0,0%	600	38	1478,9%	565	2 282	-75,2%	612	573	6,8%	19 664	20 501	-4,1%	23 665	24 783	-4,5%
Iceland	288	189	52,4%	0	0	0,0%	113	10	1030,0%	12	3	300,0%	181	324	-44,1%	907	1 357	-33,2%	1 501	1 883	-20,3%
Ireland	2 520	957	163,3%	0	0	0,0%	119	163	-27,0%	6	3	100,0%	218	340	-35,9%	29 916	29 206	2,4%	32 779	30 669	6,9%
Italy	10 307	4 296	139,9%	0	0	0,0%	14 336	14 858	-3,5%	6 524	7 425	-12,1%	7 510	7 579	-0,9%	149 696	164 061	-8,8%	188 373	198 219	-5,0%
Latvia	172	57	201,8%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1	0	0,0%	104	126	-17,5%	2 314	2 555	-9,4%	2 591	2 738	-5,4%
Lithuania	368	76	384,2%	0	0	0,0%	182	1	18100,0%	0	0	0,0%	132	227	-41,9%	3 219	2 589	24,3%	3 901	2 893	34,8%
Luxembourg	419	296	41,6%	0	0	0,0%	9	1	800,0%	8	11	-27,3%	79	182	-56,6%	4 300	3 574	20,3%	4 815	4 064	18,5%
Malta	182	162	12,3%	0	0	0,0%	6	7	-14,3%	1	0	0,0%	68	52	30,8%	521	668	-22,0%	778	889	-12,5%
Netherlands	17 388	11 736	48,2%	0	0	0,0%	43	483	-91,1%	101	2 086	-95,2%	113	2 692	-95,8%	3 137	113 207	-97,2%	20 782	130 204	-84,0%
Norway	13 678	8 226	66,3%	0	0	0,0%	33	18	83,3%	2	4	-50,0%	252	294	-14,3%	15 702	19 077	-17,7%	29 667	27 619	7,4%
Poland	2 837	1 939	46,3%	0	0	0,0%	448	254	76,4%	57	35	62,9%	2 762	3 707	-25,5%	64 052	60 915	5,1%	70 156	66 850	4,9%
Portugal	3 649	2 330	56,6%	0	0	0,0%	10	10	0,0%	14	36	-61,1%	156	164	-4,9%	28 472	29 764	-4,3%	32 301	32 304	0,0%
Romania	1 930	844	128,7%	0	0	0,0%	382	49	679,6%	79	41	92,7%	1 483	1 277	16,1%	14 912	18 001	-17,2%	18 786	20 212	-7,1%
Slovakia	646	163	296,3%	0	0	0,0%	153	0	0,0%	4	17	-76,5%	301	524	-42,6%	7 311	8 357	-12,5%	8 415	9 061	-7,1%
Slovenia	225	76	196,1%	0	0	0,0%	98	10	880,0%	4	7	-42,9%	156	191	-18,3%	6 661	8 293	-19,7%	7 144	8 577	-16,7%
Spain	17 426	7 185	142,5%	0	0	0,0%	774	1 624	-52,3%	573	560	2,3%	6 356	7 667	-17,1%	160 430	149 075	7,6%	185 559	166 111	11,7%
Sweden	9 665	8 698	11,1%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	2 263	3 258	-30,5%	598	861	-30,5%	20 932	25 511	-17,9%	33 458	38 328	-12,7%
Switzerland	5 093	2 614	94,8%	0	0	0,0%	52	41	26,8%	43	79	-45,6%	2 528	2 778	-9,0%	21 404	25 229	-15,2%	29 120	30 741	-5,3%
United Kingdom	38 353	23 317	64,5%	0	0	0,0%	8 968	8201	9,4%	0	1	-100,0%	6 190	7 020	-11,8%	262 335	314 373	-16,6%	315 846	352 912	-10,5%
EUROPEAN UNION	161 733	96 252	68,0%	0	0	0,0%	39 114	32 216	21,4%	13 596	24 036	-43,4%	64 269	94 326	-31,9%	1 168 561	1 339 931	-12,8%	1 447 273	1 586 761	-8,8%
EFTA	19 059	11 029	72,8%	0	0	0,0%	198	69	187,0%	57	86	-33,7%	2 961	3 396	-12,8%	38 013	45 663	-16,8%	60 288	60 243	0,1%
EU + EFTA + UK	219 145	130 598	67,8%	0	0	0,0%	48 280	40 486	19,3%	13 653	24 123	-43,4%	73 420	104 742	-29,9%	1 468 909	1 699 967	-13,6%	1 823 407	1 999 916	-8,8%

¹ Light commercial vehicles up to 3.5 tonnes
² Includes battery electric and plug-in hybrids
³ Includes full and mild hybrids
⁴ Includes fuel cell electric vehicles (FCEVs), natural gas vehicles (NGVs), LPG, E85/ethanol and other fuels

SZEMÉLYAUTÓ + KISHASZONJÁRMŰ 2025.01-12 (ACEA)

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC			OTHERS			PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	ū 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24
AUTOWALLIS CEE8	163 937	105 601	55,2%	89 679	48 958	0,0%	621 083	532 586	16,6%	53 093	44 916	18,2%	558 952	598 237	-6,6%	340 593	383 795	-11,3%	1 827 337	1 714 093	6,6%
Austria	65 335	47 531	37,5%	28 820	16 928	70,3%	83 897	64 303	30,5%	22	25	-12,0%	80 329	86 033	-6,6%	60 028	72 044	-16,7%	318 431	286 864	11,0%
Belgium	148 693	130 348	14,1%	39 584	66 611	-40,6%	47 923	41 757	14,8%	3 200	3 612	-11,4%	172 280	192 225	-10,4%	73 888	79 504	-7,1%	485 568	514 057	-5,5%
Bulgaria	2 604	1 580	64,8%	566	467	21,2%	2 045	1 005	103,5%	200	178	12,4%	38 908	34 249	13,6%	10 989	12 256	-10,3%	55 312	49 735	11,2%
Croatia	1 396	1 838	-24,0%	2 529	1 405	80,0%	22 771	17 748	28,3%	1 340	1 439	-6,9%	32 550	30 640	6,2%	16 820	20 445	-17,7%	77 406	73 515	5,3%
Cyprus	1 562	1 218	28,2%	773	664	16,4%	7 122	6 563	8,5%	0	0	0,0%	5 461	6 803	-19,7%	1 907	2 057	-7,3%	16 825	17 305	-2,8%
Czechia	15 386	11 522	33,5%	11 033	5 872	87,9%	57 120	45 518	25,5%	6 558	6 095	7,6%	118 771	115 036	3,2%	60 129	69 478	-13,5%	268 997	253 521	6,1%
Denmark	134 839	94 028	43,4%	4 692	7 090	-33,8%	25 596	30 525	-16,1%	28	0	0,0%	23 984	41 104	-41,7%	21 109	28 289	-25,4%	210 248	201 036	4,6%
Estonia	988	1 418	-30,3%	1 403	1 269	10,6%	6 787	11 588	-41,4%	0	146	-100,0%	2 951	7 048	-58,1%	3 249	7 997	-59,4%	15 378	29 466	-47,8%
Finland	29 096	23 173	25,6%	14 516	14 864	-2,3%	19 634	22 623	-13,2%	10	167	-94,0%	8 213	11 353	-27,7%	10 847	11 625	-6,7%	82 316	83 805	-1,8%
France	364 680	317 673	14,8%	108 627	146 398	-25,8%	733 103	600 592	22,1%	57 557	64 543	-10,8%	370 757	549 337	-32,5%	355 727	419 613	-15,2%	1 990 451	2 098 156	-5,1%
Germany	575 394	395 608	45,4%	311 398	191 905	62,3%	817 812	757 124	8,0%	13 720	17 048	-19,5%	788 206	1 006 850	-21,7%	616 862	729 874	-15,5%	3 123 392	3 098 409	0,8%
Greece	10 379	10 039	3,4%	11 656	8 262	41,1%	73 648	58 035	26,9%	4 739	3 465	36,8%	41 309	49 325	-16,3%	13 595	17 821	-23,7%	155 326	146 947	5,7%
Hungary	13 226	9 954	32,9%	7 136	5 695	25,3%	65 969	56 072	17,7%	1 204	2 645	-54,5%	31 532	36 853	-14,4%	34 038	35 175	-3,2%	153 105	146 394	4,6%
Iceland	6 276	2 850	120,2%	2 932	1 647	78,0%	3 256	2 099	55,1%	12	6	100,0%	1 420	1 862	-23,7%	2 152	3 637	-40,8%	16 048	12 101	32,6%
Ireland	26 121	18 417	41,8%	18 934	12 538	51,0%	29 811	27 003	10,4%	6	3	100,0%	31 594	37 075	-14,8%	51 267	56 949	-10,0%	157 733	151 985	3,8%
Italy	104 931	69 907	50,1%	98 340	52 701	86,6%	686 259	637 536	7,6%	147 053	154 343	-4,7%	379 660	462 776	-18,0%	296 973	379 027	-21,6%	1 713 216	1 756 290	-2,5%
Latvia	1 774	1 315	34,9%	2 742	766	258,0%	0	0	0,0%	403	374	7,8%	14 742	11 138	32,4%	5 436	6 276	-13,4%	25 097	19 869	26,3%
Lithuania	3 518	1 855	89,6%	4 448	1 685	164,0%	19 785	13 892	42,4%	689	577	19,4%	9 061	8 071	12,3%	8 374	6 935	20,7%	45 875	33 015	39,0%
Luxembourg	13 082	13 073	0,1%	3 721	3 831	-2,9%	13 830	10 461	32,2%	12	12	0,0%	12 355	14 006	-11,8%	8 973	9 337	-3,9%	51 973	50 720	2,5%
Malta	2 632	3 048	-13,6%	421	515	-18,3%	1 544	1 417	9,0%	2	0	0,0%	1 886	2 610	-27,7%	761	962	-20,9%	7 246	8 552	-15,3%
Netherlands	173 527	143 903	20,6%	73 445	52 757	39,2%	102 374	107 833	-5,1%	1 468	4 275	-65,7%	50 862	85 927	-40,8%	7 130	116 972	-93,9%	408 806	511 667	-20,1%
Norway	185 909	122 626	51,6%	2 750	3 489	-21,2%	2 424	7 033	-65,5%	2	13	-84,6%	739	1 280	-42,3%	17 475	22 015	-20,6%	209 299	156 456	33,8%
Poland	46 148	18 503	149,4%	34 137	15 562	119,4%	273 416	256 729	6,5%	19 234	16 614	15,8%	188 061	201 916	-6,9%	106 595	109 093	-2,3%	667 591	618 417	8,0%
Portugal	55 905	44 087	26,8%	34 166	28 346	20,5%	50 127	35 030	43,1%	20 340	15 113	34,6%	55 341	71 236	-22,3%	41 461	48 204	-14,0%	257 340	242 016	6,3%
Romania	10 779	10 639	1,3%	0	0	0,0%	77 522	58 519	32,5%	22 549	15 433	46,1%	37 141	50 282	-26,1%	27 598	36 444	-24,3%	175 589	171 317	2,5%
Slovakia	5 023	2 390	110,2%	4 085	2 243	82,1%	32 321	28 206	14,6%	1 684	1 824	-7,7%	38 390	44 642	-14,0%	20 015	23 165	-13,6%	101 518	102 470	-0,9%
Slovenia	6 644	3 224	106,1%	1 939	1 253	54,7%	8 067	5 491	46,9%	502	841	-40,3%	32 178	32 835	-2,0%	15 370	17 951	-14,4%	64 700	61 595	5,0%
Spain	119 053	64 561	84,4%	123 989	58 565	111,7%	483 654	394 008	22,8%	59 848	34 081	75,6%	324 565	386 355	-16,0%	223 100	245 504	-9,1%	1 334 209	1 183 074	12,8%
Sweden	109 388	103 031	6,2%	72 787	63 113	15,3%	30 302	27 416	10,5%	4 155	8 492	-51,1%	53 480	61 577	-13,1%	36 344	44 281	-17,9%	306 456	307 910	-0,5%
Switzerland	58 343	48 755	19,7%	26 189	20 801	25,9%	82 655	80 554	2,6%	53	102	-48,0%	58 260	72 305	-19,4%	37 357	47 759	-21,8%	262 857	270 276	-2,7%
United Kingdom	511 701	405 287	26,3%	225 143	167178	34,7%	754 356	698174	8,0%	0	1	-100,0%	535 475	665 873	-19,6%	309 694	369 177	-16,1%	2 336 369	2 305 690	1,3%
EUROPEAN UNION	2 042 103	1 543 883	32,3%	1 015 887	761 305	33,4%	3 772 439	3 316 994	13,7%	366 523	351 345	4,3%	2 944 567	3 637 302	-19,0%	2 128 585	2 607 278	-18,4%	12 270 104	12 218 107	0,4%
EFTA	250 528	174 231	43,8%	31 871	25 937	22,9%	88 335	89 686	-1,5%	67	121	-44,6%	60 419	75 447	-19,9%	56 984	73 411	-22,4%	488 204	438 833	11,3%
EU + EFTA + UK	2 804 332	2 123 401	32,1%	1 272 901	954 420	33,4%	4 615 130	4 104 854	12,4%	366 590	351 467	4,3%	3 540 461	4 378 622	-19,1%	2 495 263	3 049 866	-18,2%	15 094 677	14 962 630	0,9%

JÁRMŰÁLLOMÁNY 2024 (ACEA)

	CARS ON ROADS			AVERAGE AGE (YEARS)			CARS PER 1,000 INHABITANTS		
	2023	2024	% change	2023	2024	change	2023	2024	change
AUTOWALLIS CEE8	49 974 176	51 081 200	2.2%	14.5	14.7	0.1	523	531	7.8
Austria	5 185 006	5 231 893	0.9%	9.3	9.2	-0.1	569	571	2.0
Croatia	1 915 521	2 001 268	4.5%	13.4	13.4	0.0	497	518	21.0
Czechia	6 522 201	6 643 388	1.9%	16.2	16.5	0.3	609	609	0.0
Hungary	4 164 241	4 260 906	2.3%	15.0	15.6	0.6	434	445	11.0
Poland	20 031 723	20 497 643	2.3%	15.1	15.2	0.1	545	560	15.0
Romania	8 106 570	8 449 781	4.2%	15.4	15.6	0.2	425	443	18.0
Slovakia	2 803 356	2 729 686	-2.6%	15.1	14.6	-0.5	516	503	-13.0
Slovenia	1 245 558	1 266 635	1.7%	11.5	11.6	0.1	588	596	8.0
EUROPEAN UNION	252 380 332	255 999 373	1.4%	12.5	12.7	0.2	563	570	7.0

	VANS ON ROADS			AVERAGE AGE (YEARS)		
	2023	2024	% change	2023	2024	change
AUTOWALLIS CEE8	5 521 896	5 631 709	2.0%	13.9	14.1	0.3
Austria	507 996	517 252	1.8%	7.0	8.0	1.0
Croatia	181 454	195 669	7.8%	11.5	11.7	0.2
Czechia	618 189	625 641	1.2%	14.6	14.9	0.3
Hungary	521 387	532 886	2.2%	13.2	13.8	0.6
Poland	2 381 057	2 418 991	1.6%	14.7	14.8	0.1
Romania	909 659	941 405	3.5%	16.3	16.7	0.4
Slovakia	299 445	293 777	-1.9%	13.7	13.4	-0.3
Slovenia	102 709	106 088	3.3%	10.4	10.5	0.1
EUROPEAN UNION	30 523 602	31 113 763	1.9%	12.7	12.9	0.2

AutoWallis

DRIVING TOGETHER

