

A motorizációs trendek és autóhasználati szokások környezeti hatásai Magyarországon

Összefoglaló

- Az EU hosszabb távon csökkenő, de az utóbbi években újból növekedést mutató üvegházhatású gázok kibocsátásában egyre nagyobb szerepet játszik a közlekedés, és ezen belül is a személyautók közúti közlekedése.
- A személygépkocsik magyarországi száma kifejezetten alacsonynak mondható EU-s összehasonlításban. Ugyanakkor ezek az autók átlagosan öregebbek az EU-s autóállományánál, és az életkor folyamatos emelkedést mutat.
- A külföldről behozott használt személyautók emelkedő életkora sem javít a hazai személyautó-állomány összképén.
- A dízelüzemű autók arányát tekintve Magyarország meglehetősen jó helyzetben van, hiszen itt az egyik legalacsonyabb ez az érték. Ugyanakkor a külföldről importált használt gépkocsikon belül az átlagosnál nagyobb arányban találhatóak az ottani szigorodó szabályoknak már nem megfelelő, magasabb károsanyag-kibocsátású idősebb dízelmotoros járművek.
- A használtautó-import kedvezőtlen hatásai a hazai autóparkra erősödni látszanak a COVID-járvány hatására.
- A környezeti hatások szempontjából szintén nem kedvező, hogy új személygépjárművek átlagos CO₂-kibocsátását tekintve Magyarország mutatója az egyik legrosszabb az EU-n belül.
- A kutatásban résztvevő 65 év alatti megkérdezettek háromnegyedének van jogosítványa, de kevesebb, mint kétharmaduk szokott autót vezetni.
- A diplomások és jobb anyagi helyzetűek között magasabb a jogosítvánnyal rendelkezők aránya az átlagosnál. De a nagyobb városokban hiába magasabb átlagban a lakosok iskolázottsága, és élnek általában kedvezőbb anyagi helyzetben az emberek, ez nem emeli azok számát, akik rendszeresen vezetnek. Sőt, a fővárosban alacsonyabb az autót

rendszeresen használók aránya, és a nagyvárosokban az átlagot meghaladó azok aránya, akiknek van jogosítványa, de nem szoktak autót vezetni.

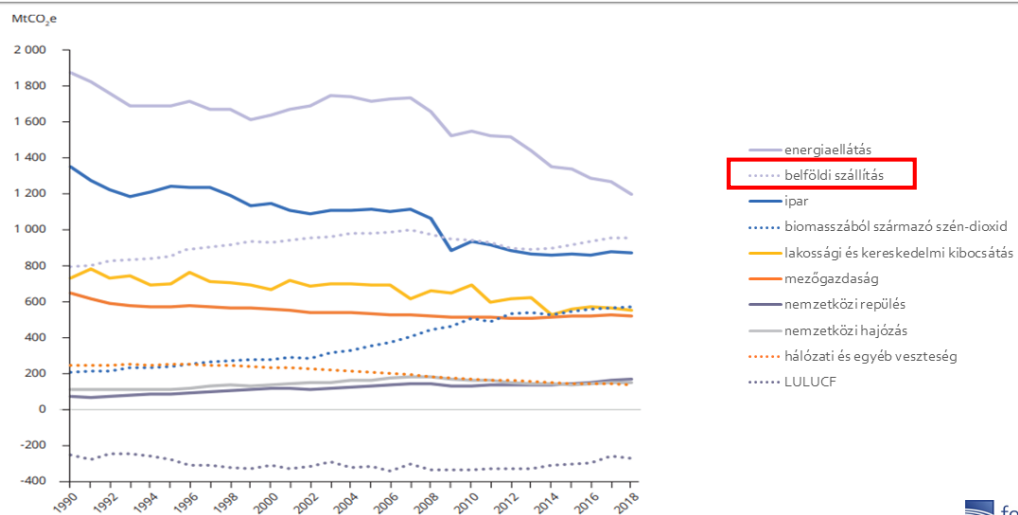
- A 65 évesnél fiatalabb korúak többségének véleménye szerint (54 százalék) üzemanyag szempontjából az elektromos vagy a hibrid autók képviselik ma a legjobb megoldást.
- A felmérésben szereplők válaszolók közül minden második tervezi, hogy a következő három év során vásárol egy autót.
- Ugyanakkor az erre fordítható összeg a többség számára csak egy használt autó, nagyon sok esetben egy öreg, elavult technológiájú használt autó megvásárlását teszi lehetővé.
- Egy közép- vagy magasabb kategóriás új autó megvásárlásához szükséges összeget (legalább 6 millió forintot) csak kb. minden nyolcadik megkérdezett tudna autóvásárlásra fordítani.
- Az autóvásárlási vágy és a relatíve kevés rendelkezésre álló pénz magában hordoz egy kedvezőtlen trendet: a Nyugat-Európában már eladhatatlan gépkocsik, jelentős részben elavult és környezetszennyező dízelautók tömeges behozatalát Magyarországra.
- A dízelautók egyik társadalmi csoportban sem nevezhetők kifejezetten népszerűnek, de az átlagnál több van belőlük a férfiak, a fiatalok, az érettségivel sem rendelkezők körében.
- A 65 év alatti magyar autótulajdonosok közel fele naponta használja a személygépkocsiját, 38 százalékuk pedig hetente többször. Ugyanakkor az autóhasználatról történő tartózkodást jellemzően két igen eltérő indokkal lehet magyarázni: az autó anyagi vonzatával (túl drága), vagy az alternatív közlekedési eszközökkel (leginkább Budapesten).
- Az legtöbben a munkahelyükre, vagy iskolába mennek autóval. Ha ehhez hozzávesszük azokat is, akik nem csak munkába járnak az autóval, hanem az autózás a munkájuk része, akkor azt mondhatjuk, hogy a 65 év alattiak több mint 40 százaléka számára az autóhasználat a munkavégzés velejárója.
- Az autóval munkába járók az átlagnál kisebb arányban (33 százalék) értenek inkább egyet azzal az állítással, hogy „A közlekedésben a környezetet kevésbé terhelő módokat választom”, azaz legalább részben tisztában vannak autóhasználati szokásaik környezeti hatásaival.

- Míg az autót munkába, iskolába járáshoz használók körében az átlag feletti arányban nem tartják magukra nézve jellemzőnek, hogy autózás esetén figyeljenek arra, hogy az üres helyekre is találjanak útitársat, addig a legtöbben az autóval dolgozó válaszadók értettek ezzel teljes mértékben egyet, igaz az utóbbiak esetében sem túlságosan jellemző a gépjármű tudatos feltöltése.

Az üvegházhatású gázok emissziójának változása, és a közlekedés szerepe

Az üvegházhatású gázok (ühg) teljes kibocsátása 2008 és 2014 között csökkenő trendet mutatott az Európai Unióban, azóta viszont a stagnálás jellemző. Magyarországon hasonló trend tapasztalható, azzal az eltéréssel, hogy 2014 óta évről évre enyhén emelkedik az ühg-kibocsátásunk.¹ Az egy főre jutó 6,6 tonnás éves kibocsátás ugyanakkor kifejezetten alacsonynak mondható, több mint 2 tonnával marad el hazánk az EU 27 tagállamának átlagától.²

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának változása fő ágazatonként az EU-ban és Nagy-Britanniában 1990–2018 között *(Forrás: European Environment Agency)*



forsense

1. ábra Az üvegházhatású gázok kibocsátásának változása fő ágazatonként az EU-ban és Nagy-Britanniában, 1990–2018³

Közelebbről megvizsgálva a változásokat, azt láthatjuk, hogy míg egyes ágazatok, pl. az ipar és az energiatermelés ühg-emissziója meredeken csökken, addig a közlekedés esetében ellentétes trend mutatkozik. Ennek eredményeképpen, míg 1990-ben a teljes kibocsátásnak mindössze 15 százalékát adta ez a szektor a mai EU-tagállamok esetében, addig 2018-ban már 25 százalék ez az arány, és az energiatermelés mögött mára már a második legnagyobb

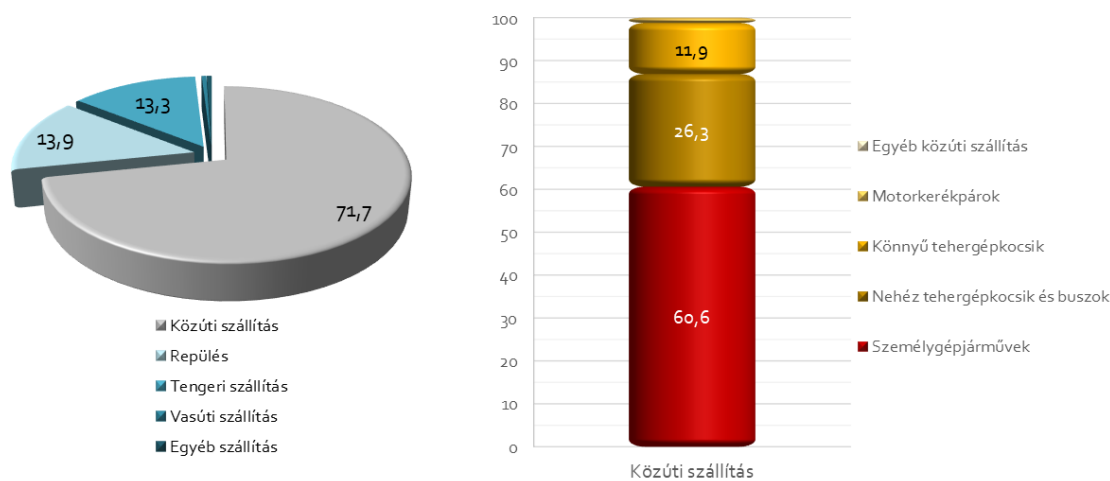
¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/1180.pdf>: 2-3.

² https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/graph.do?tab=graph&plugin=1&pcode=t2020_rd300&language=en&toolbox=sort

³ https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-drivers-of-eu-ghg/at_download/file

kibocsátó lett.⁴ Még egy fokkal élesebbre állítva a fókuszot, azt láthatjuk, hogy a közlekedésben keletkező ühg-kibocsátás több mint 70 százalékát a közúti közlekedés adja, ezen belül pedig 61 százalékot a személygépkocsik.⁵

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának megoszlása a közlekedésben (Forrás: European Environment Agency)



 forsense

Ezen adatok tükrében különösen fontos megvizsgálni, hogyan áll a mai magyar személyautó-állomány a környezetszennyezés, a károsanyag-kibocsátás szempontjából

A gépjárműállomány és a környezeti fenntarthatóság

Egy ország gépjárműállományának, motorizációjának a környezetre gyakorolt hatása több mutató mentén is vizsgálható. Fontos kérdés az autók száma, de legalább ennyire lényeges is, hogy milyen minőségű, életkorú, milyen üzemanyaggal működő gépjárművekről van szó. Ebből a szempontból meglehetősen vegyes a kép hazánkban.

A személygépkocsik száma Magyarországon 1980-ban lépte át az egy, 1991-ben a két, 2007-ben a hárommillió határt. Az autók száma 2004-ig bővült dinamikusán, ekkor a növekedés üteme lelassult, majd 2008-tól a válság hatására csökkent is a számuk, hogy azután 2011-től

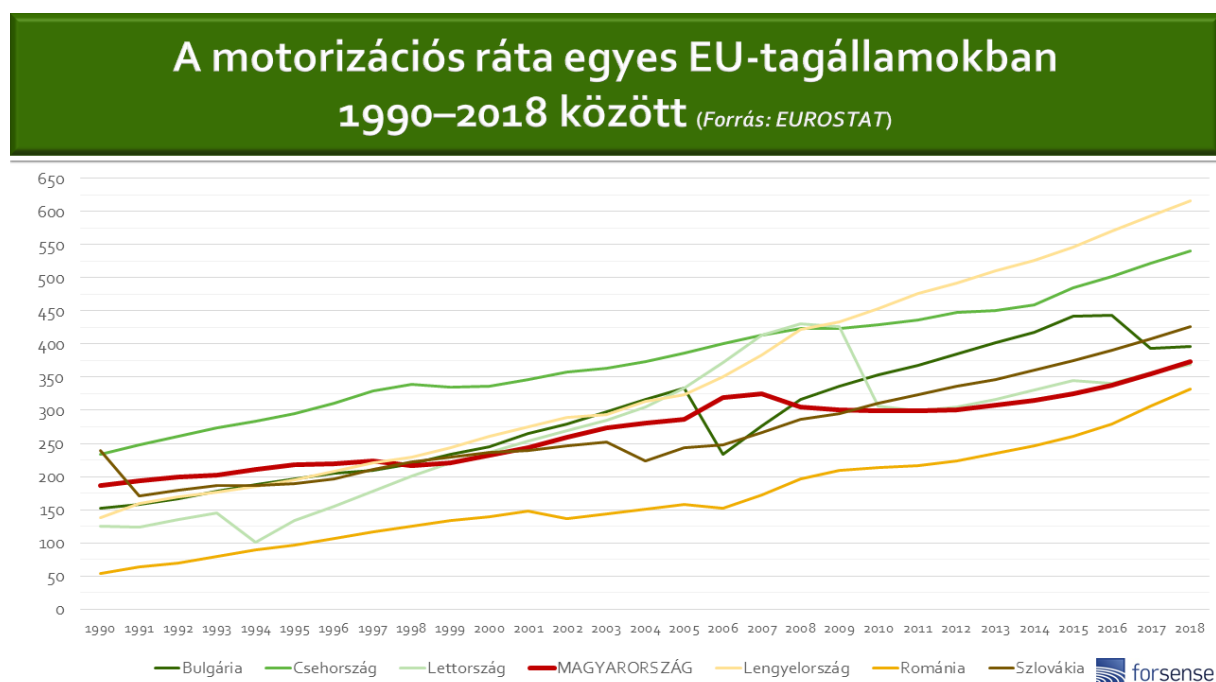
⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/1180.pdf>: 4.,

https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-drivers-of-eu-ghg/at_download/file: 13.

⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-2#tab-dashboard-01>

ismét emelkedni kezdjen. 2013-ban lépte át újból a 3 milliós állományt. A KSH legutóbbi adata szerint 2019-ben 3,81 millió személygépkocsi volt forgalomban Magyarországon.⁶

Európai összehasonlításban a magyarországi személyautó-állomány mérete a közel 4 millió jármű ellenére kifejezetten alacsonynak mondható. 2018-ban Magyarországon a motorizációs ráta⁷ – vagyis az ezer főre jutó személygépkocsi száma – 373 volt, amivel az EU-tagállamok közül csak Romániát (332) és Lettországot (369) előzi meg hazánk, és messze elmarad az EU két évvel korábbi 505 darab/1000 fős átlagtól is.⁸ E mutatót tekintve 2009-ben Románián kívül még Bulgáriát és Szlovákiát, 1991-ben pedig kilenc mai uniós tagországot is megelőztünk.⁹



2. ábra A motorizációs ráta egyes EU-tagállamokban, 1990–2018¹⁰

A környezeti fenntarthatóság szempontjából fontos kérdés, hogy a meglévő gépjárműállomány mennyire korszerű, vagy épp elavult, környezetterhelő technológiájú. Magyarországon a – környezeti szempontból kedvezőnek tűnő, ugyanakkor egy relatíve

⁶ http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_odme001.html

⁷ A motorizációs ráta értelmezésénél figyelembe kell venni azt is, hogy egyes országok statisztikai hivatalai különböző mértékben tesznek erőfeszítést arra, hogy nyomon kövessék a forgalomból kivont autókat. Ahol szigorúbb az erre vonatkozó policy, ott alacsonyabbak lesznek a motorizációs ráták.

(<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20200802/helyzetjelent-es-az-autoipar-azon-idoszakarol-amit-sokaig-visszasir-majd-mindenki-443350>)

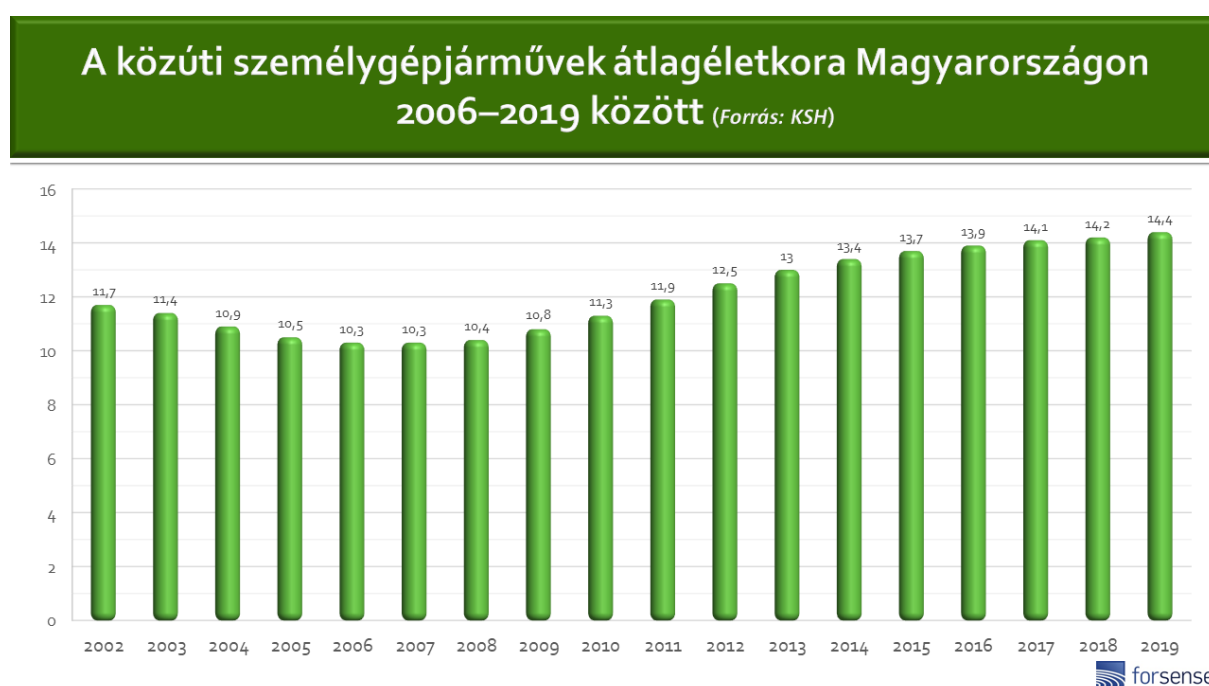
⁸ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU

⁹ <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/mainPage.do>: Passenger cars per 1 000 inhabitants

¹⁰ <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/mainPage.do>: Passenger cars per 1 000 inhabitants

alacsony általános gazdasági mutatóként is értelmezhető – alacsony motorizációs ráta egy kifejezetten magas átlagéletkorral, valamint az újonnan üzembe helyezett gépkocsik alacsony számával és arányával társul, ami jelentősen rontja az összképet.

A 2008/2009-es gazdasági válság óta növekszik a személygépkocsik átlagos életkora Magyarországon, és ez a trend akkor sem változott, amikor a válság lecsengésével újra emelkedni kezdett az autók száma. 2008 óta, azaz 11 esztendő alatt összesen 4 évvel emelkedett az átlagéletkor, és 2019-re már elérte a 14,4 évet. (2. ábra)



3. ábra A közúti személygépjárművek átlagéletkora Magyarországon, 2006–2019¹¹

A személygépkocsi-állomány átlagéletkorának lassú emelkedése a teljes EU-ra is igaz, de alacsonyabb szinten. Míg 2013-ban 10,5 év volt az átlagérték, addig 2017-ben 11,1.¹²

Az életkor emelkedésében fontos szerepe van a külföldről behozott használt személyautók magas életkorának is. 2019-ben 156 ezer használt autó került be az országba (ami hosszabb idő után először enyhe csökkenést jelent az előző évhez képest), amelyek átlagos életkora 11 év volt. Az importált használt autók több mint ötöde 16 évesnél is idősebb volt. A húsz leggyakrabban behozott modell közül mindössze kettő esetében volt 10 év alatt az átlagos

¹¹ https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode002a.html

¹² https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2019-2020.pdf: 54.

életkor, míg a többi esetében 11 és 14 év között mozgott.¹³ Nem nagy túlzás azt állítani, hogy a használtautó-import egyre inkább roncsstemetővé teszi Magyarországot Nyugat-Európa felől nézve. Ráadásul úgy tűnik, a koronavírus-járvány hatása ráerősített erre a trendre. Idén februárhoz viszonyítva két hónap alatt 17-ről 22 százalékra emelkedett az importált autók közül a 15 évnél idősebbek aránya.¹⁴ Ebben az euróval szemben hirtelen nagyot gyengülő forint épp úgy szerepet játszott, mint az itthoni és az eladói piacon is megjelenő válsághatások.

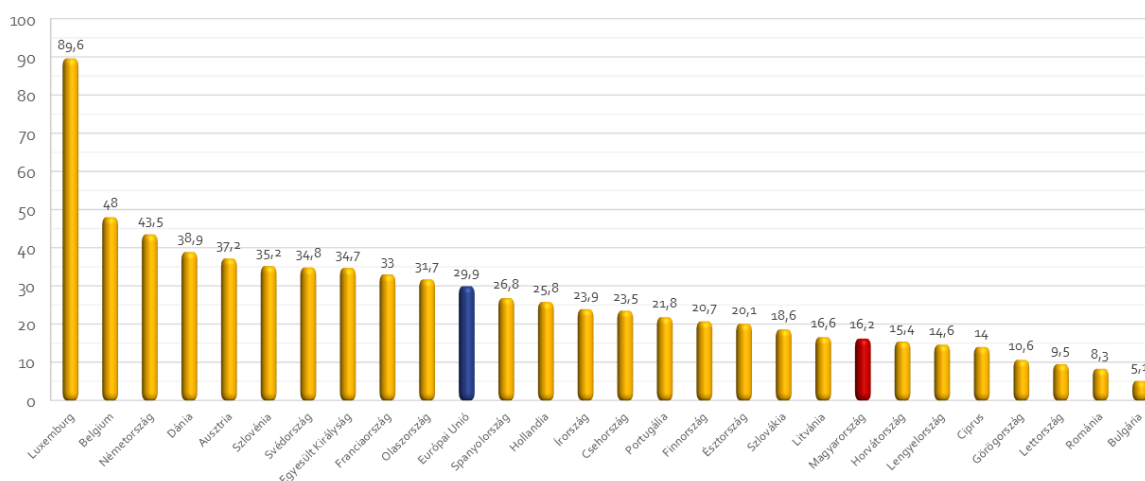
A 2008-as gazdasági válság után 2011-től kezdett nőni az új autók értékesítése. Kezdetben meglehetősen lassú volt a növekedés, három esztendő alatt emelkedett 43 ezerről 56 ezerre. 2014-től fogva azonban már évente legalább 10 ezerrel emelkedett az újonnan regisztrált autók száma Magyarországon, majd 2016 és 2019 között már évi kb. 20 ezres volt a növekedés. Tavaly közel 158 ezer új személygépkocsit helyeztek forgalomba Magyarországon, ami azt jelenti, hogy először haladta meg az új autók száma a külföldről behozott használt autókét.¹⁵ Ezzel együtt is jelentősen elmarad az 1000 lakosra jutó forgalomba helyezett új autók magyarországi száma (16,2 autó 2019-ben) az uniós átlagtól (29,9). De e tekintetben több országot is megelőz hazánk, közöttük a V4-tag Lengyelországot is (14,6).

¹³ <https://www.vezess.hu/magazin/2020/01/16/hasznalt-auto-import-toplista-2019/>

¹⁴ https://hvg.hu/cegauto/20200615_a_rosszabb_minosegu_hasznaltautok_is_elmennek_most

¹⁵ Forrás: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/by-country-registrations>. Megjegyzendő, hogy a KSH adatai a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett új személygépkocsikról hasonló trendeket, de némileg eltérő nominális adatokat mutatnak (http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode007.html)

1.000 lakosra jutó forgalomba helyezett új autók száma 2019-ben (European Automobile Manufacturers' Association (ACEA))



forsense

4. ábra 1000 főre eső új autók száma az Európai Unió országaiban (2019)¹⁶

Az előregedő, és ennek megfelelően egyre korszerűtlenebb, környezetterhelő gépkocsiállomány egy másik fontos jellemzője az üzemanyagtípus. A dízelüzemű gépjárművek károsanyag-kibocsátása magasabb, mint a benzinüzeműeké. Az utóbbi évek dízelbotrányai hatására jelentősen csökkent Európában a gázolajjal működő személygépkocsik száma az új autók körében (2016: 49,2, 2019: 30,5 százalék)¹⁷, és ez a csökkenés lassan a teljes autóállományban is érzékelteti hatását.

A dízelüzemű autók arányát a teljes személyautóállományon belül tekintve Magyarország meglehetősen jó helyzetben van, hiszen itt az egyik legalacsonyabb ez az érték. Míg az EU 23 országa közül, ahonnan 2018-ra vonatkozóan volt rendelkezésre álló adat, 10 esetében több dízelüzemű autó volt üzemben, mint benzines,¹⁸ addig Magyarországon az arányuk 31 százalék volt. Ez az egyik legalacsonyabb dízelarány az egész EU-n belül. Az elmúlt hét év során a forgalomba helyezett új személyautók körében 46-ról 20 százalékra csökkent a dízelautók aránya.¹⁹ Ugyanakkor intő jel, hogy 2012-ben még csak 23 százalék volt a dízelek aránya Magyarországon, azóta lassan, de folyamatosan emelkedik.²⁰ Ez alapvetően a

¹⁶ <https://www.acea.be/statistics/tag/category/per-capita-registrations>

¹⁷ https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2019-2020.pdf: 36.

¹⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/25886.pdf>: 5.

¹⁹ <https://autopro.hu/elemezések/tovabb-zuhant-a-dizelautok-iranti-kereslet/330557>

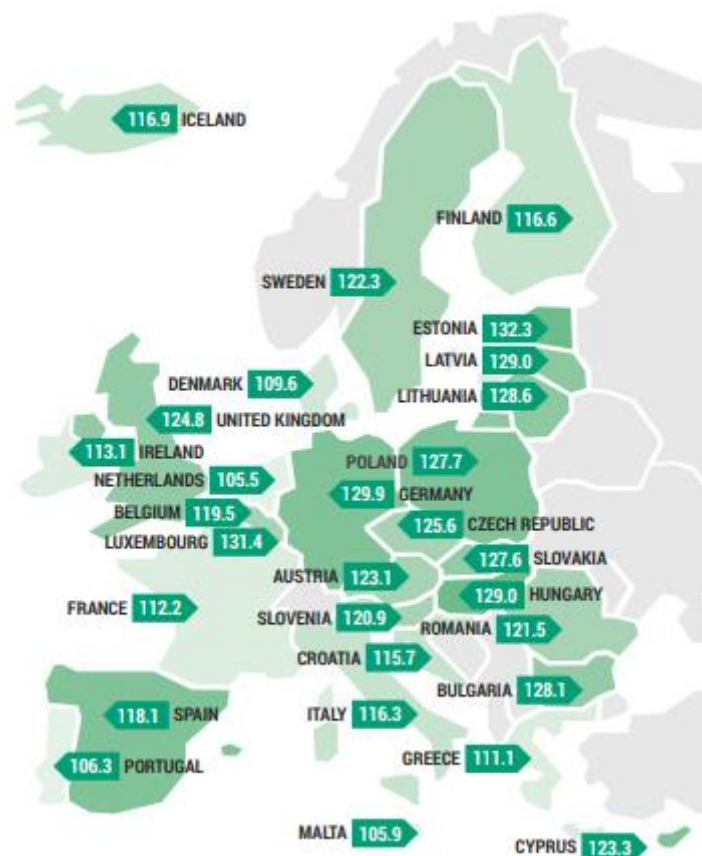
²⁰ <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/mainPage.do>: Passenger cars, by type of motor energy, saját számítások.

használtautó-importnak köszönhető, amelyen belül kifejezetten magasnak mondható (46 százalék) a dízelüzemű személyautók aránya. A nyugat-európai környezetvédelmi normák szigorítása hatására a magasabb szennyezőanyag-kibocsátású autók a korábbinál olcsóbban elérhetőek a piacon, ami ezeknek az importját ösztönzi.²¹ Ez azt jelenti, hogy a dízelállomány lassú növekedését elsősorban az idős, elavult technológiájú járművek számának növekedése okozza. A jövőben a szabályozás szigorításával volna lehetséges gátat szabni eme alapvetően káros tendencia tovább erősödésének.

Az új személygépjárművek átlagos CO₂-kibocsátását tekintve Magyarország mutatója az egyik legrosszabb az EU-n belül. 2018-ban 129 g CO₂/km volt ez az érték, aminél csak Észtország, Luxemburg és Németország átlagértéke volt magasabb. (4. ábra) Az EU egésze esetében 120,4 g CO₂/km volt az átlag. A változás iránya mind hazánkban, mind az EU-ban csökkenő, de 2013 óta alig volt képes csökkenteni lemaradását Magyarország ezen a téren.²² Ráadásul utóbbi években újból enyhe emelkedés tapasztalható Európa-szerte az új autók széndioxid-kibocsátása terén, ami főként az SUV-k térnyerésének köszönhető.

²¹ <https://autopro.hu/elemezések/tovabb-zuhant-a-dizelautok-iranti-kereslet/330557>

²² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020-european_semester_country-report-hungary_hu.pdf: 88.



5. ábra Az üzembe helyezett új személyautók átlagos CO₂-kibocsátása az Európai Unió országáiban (2019, g CO₂/km)²³

A magyar személyautóállomány fő környezeti kockázatai tehát az előregedő személygépkocsi-állományban, a lassan növekvő dízel-állományban, s ezen belül is az idős használt dízelautók importjában, valamint az új autók magas széndioxid-kibocsátásában mutatkoznak meg. A koronavírus-járvány egyelőre még csak előzetesen becsülhető hatásai valószínűsíthetően erősítik ezeket a kockázatokat.

Az autóhasználat jellemzői Magyarországon a kérdőíves kutatás eredményei alapján

A hazai autóhasználati szokások felméréséhez először a potenciális célcsoportot, azaz a jogosítvánnyal, személygépkocsival rendelkezők körét kell meghatározni.

²³ https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2019-2020.pdf: 63.

Kérdőíves felmérésünk szerint a 65 évesnél fiatalabb magyar felnőttek háromnegyedének van jogosítványa, de kevesebb, mint kétharmaduk szokott autót vezetni. A vizsgált sokaság egytizede még nem rendelkezik jogosítvánnyal, de tervezi, hogy megszerzi, 16 százalékuk ugyanakkor nem is tervezi, hogy valaha autó volánja mögé üljön.

A rendszeresen autót vezetők közel kétharmada férfi, de a nemen kívül a lakóhely térszerkezete és a helyi tömegközlekedés lehetőségei is határozottan befolyásolják azt, hogy kik ülnek a vezetőülésben. A nagyobb városokban hiába magasabb átlagban a lakosok iskolázottsága, és élnek általában kedvezőbb anyagi helyzetben az emberek, ez nem emeli azok számát, akik rendszeresen vezetnek. Sőt, a fővárosban alacsonyabb az autót rendszeresen használók aránya, mint a kisebb településeken, ami mögött egyértelműen az áll, hogy a nagyobb településeken a gyaloglás, a kerékpár és legfőképp a tömegközlekedés sokak számára nyújt a napi ügyek intézéséhez, munkába járáshoz megfelelő közlekedési alternatívát. Szembetűnő az is, hogy a nagyvárosokban az átlagot meghaladó azok aránya, akiknek van jogosítványa, de nem szoktak autót vezetni.

Az autó tulajdonlása, fenntartása, de már magának a jogosítványnak a megszerzése is anyagi investíciókat kíván. Ezzel is magyarázható, hogy a diplomások és jobb anyagi helyzetűek között magasabb a jogosítvánnyal rendelkezők aránya az átlagosnál.

	nincs jogosítványa és nem is tervezi	van jogosítványa és szokott vezetni	van jogosítványa, de nem szokott vezetni	nincs jogosítványa, de tervezi, hogy megszerzi	van jogosítványa	nincs jogosítványa
összes megkérdezett	16	62	13	9	75	25
férfi	9	78	7	7	85	15
nő	23	47	19	11	66	34
18-29 éves	7	58	9	25	67	33
30-39 éves	15	65	12	8	78	22
40-49 éves	13	68	14	6	81	19
50-65 éves	24	59	15	1	74	26
nincs érettségije	37	45	3	15	48	52
érettségizett	16	61	12	12	72	28
diplomás	6	71	19	4	90	10
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	27	44	17	11	62	38
anyagi helyzete átlagos	15	67	10	8	77	23

	nincs jogosítványa és nem is tervezi	van jogosítványa és szokott vezetni	van jogosítványa, de nem szokott vezetni	nincs jogosítványa, de tervezi, hogy megszerzi	van jogosítványa	nincs jogosítványa
anyagi helyzete átlagnál jobb	7	70	15	8	85	15
budapesti	14	55	18	13	73	27
megyei jogú városban él	14	65	15	6	79	21
városban él	19	61	12	7	73	27
községben él	14	66	9	11	75	25

1. táblázat Van Önnek jogosítványa személygépjárműre?

A kérdezettek 81 százaléka mondta, hogy legalább egy autó van a családjában. Több autóval elsősorban az átlagosnál jobb anyagi helyzetűek rendelkeznek, de az átlagost meghaladó az autótulajdonosok aránya a diplomások és a vidéken, főként falun élők között is.

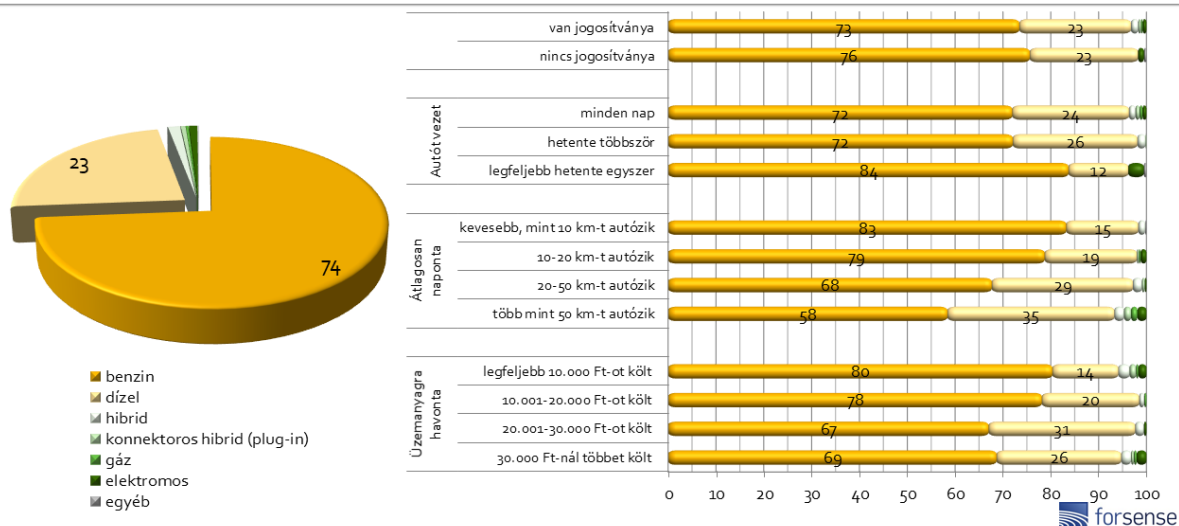
	egy autó van a családban	több autó van a családban	nincs autó
összes megkérdezett	55	26	19
férfi	56	27	17
nő	54	25	21
18-29 éves	53	28	19
30-39 éves	49	28	23
40-49 éves	54	24	22
50-65 éves	61	24	15
nincs érettségije	47	24	28
érettségizett	55	25	20
diplomás	58	28	14
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	53	14	33
anyagi helyzete átlagos	57	28	15
anyagi helyzete átlagnál jobb	52	36	12
budapesti	57	15	28
megyei jogú városban él	58	27	15
városban él	59	25	16
községben él	47	33	20

2. táblázat Van-e az Ön közvetlen családjában saját tulajdonú, vagy üzemeltetőként fenntartott autó?

A bevezetőben láthattuk, hogy az egész EU-n belül Magyarországon az egyik legmagasabb a benzinüzemű, és ennek megfelelően az egyik legalacsonyabb a dízelüzemű autók aránya.

Felmérésünkben a 65 év alatti válaszadók 74 százalék mondta, hogy benzinmotoros, és csupán 23 százaléka, hogy dízellel hajtott autót használ. Az alternatív üzemanyagok használata dinamikusan terjed, de arányuk egyelőre elenyésző. Hibrid, plug-in hibrid vagy elektromos autóval a kérdezettek csupán három százaléka rendelkezik.

Milyen üzemanyaggal működik ez az autó?



A dízelautók egyik társadalmi csoportban sem nevezhetők nagyon népszerűnek, de az átlagosnál több van belőlük a férfiak, a fiatalok, az érettségivel sem rendelkezők körében. Ugyanakkor érdekes módon az anyagi helyzet szubjektív megítélése nem mutat összefüggést azzal, hogy milyen üzemanyaggal működő autót használ valaki. Az átlagosnál rosszabb anyagi helyzetűek sem tartanak kiemelkedően magas arányban dízelautót.

Szintén érdekes eredmény, hogy bár a dízelmotor egyértelműen több károsanyagot bocsát ki, mint a benzinmotor, ennek ellenére mindkét típus tulajdonosai kb. ugyanakkora arányban (43 illetve 42 százalék) értettek inkább egyet azzal az állítással, hogy „A közlekedésben a környezetet kevésbé terhelő módokat választom”. (Igaz, az autó, amelyről szó van, nem feltétlenül közvetlenül a válaszadóé, hanem a családja tulajdonában van).

Az autóval rendelkező családokban élők mintegy 40-40 százaléka mondta, hogy náluk a járművet egy, illetve két ember használja, 20 százalékuknál hárman, vagy többen is. A leggyakoribb használó maga a kérdezett (55 százalék), vagy a házastársa (37 százalék), ezeknél jóval kevesebben említették a gyerekeiket (16 százalék), vagy a szüleiket (15 százalék).

Az autótulajdonosok közel fele naponta használja a személygépkocsiját, 38 százalékuk pedig hetente többször. Az egyes társadalmi csoportok között nincs lényeges különbség az autóhasználat gyakoriságában. Kivételt jelentenek az érettségivel nem rendelkezők, akik kiemelkedő arányban használják naponta autójukat, továbbá a 30 év alattiak illetve a budapestiek, akik között jelentősebb a hetente legfeljebb egyszer, jellemzően csak a hétvégén autót használók aránya.

	minden nap	hetente többször	legfeljebb hetente egyszer	csak hétköznap	hétköznap is, hétvégén is	csak hétvégén
összes megkérdezett	47	38	15	9	84	7
18-29 éves	43	41	16	11	75	14
30-39 éves	51	38	11	14	82	4
40-49 éves	47	36	17	5	87	8
50-65 éves	46	37	16	7	88	4
nincs érettségije	62	25	12	11	88	1
érettségizett	50	35	15	7	86	7
diplomás	37	46	17	10	79	10
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	43	38	19	10	83	8
anyagi helyzete átlagos	48	38	14	10	84	6
anyagi helyzete átlagnál jobb	46	40	14	7	82	11
budapesti	33	42	25	9	75	16
megyei jogú városban él	42	44	14	8	84	8
városban él	53	32	15	10	85	6
községben él	51	38	11	10	87	4

3. táblázat Ön, vagy Önök általában milyen gyakran használják az autót? / Általában a hét melyik szakaszában van használatban az autó?

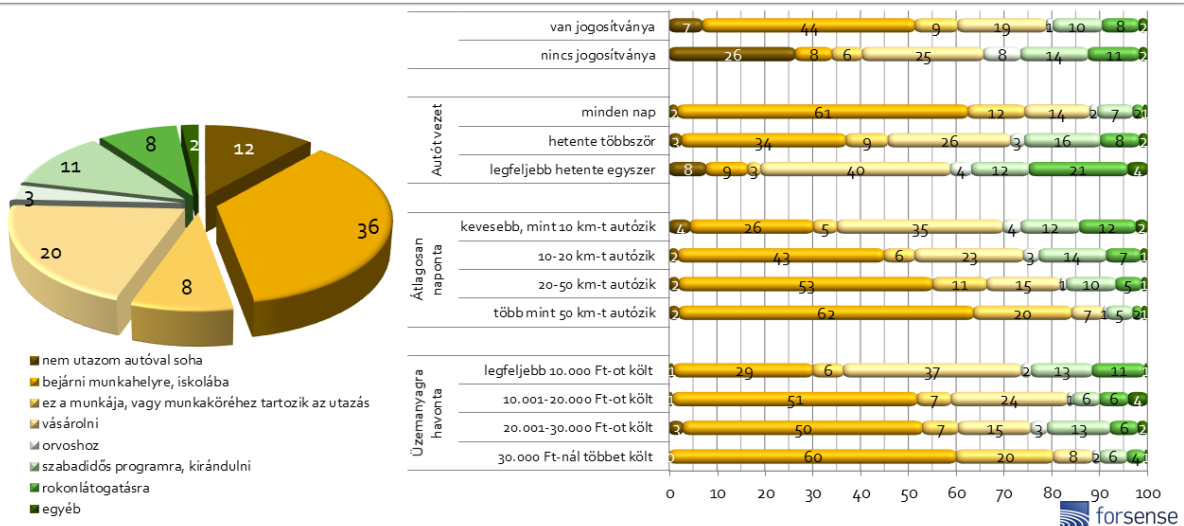
Ahogy a korábbi eredményekből is kirajzolódott, az autóhasználatról történő tartózkodást a 65 év alattiak körében jellemzően két igen eltérő indokkal lehet magyarázni: az autó anyagi vonzatával (túl drága), vagy az alternatív közlekedési eszközökkel (leginkább Budapesten). Ez a két ok köszön vissza akkor is, ha azt vizsgáljuk, kik azok, akik soha nem ülnek autóra. A minta 12 százalékára igaz ez saját bevallása szerint; e csoport főként a rossz anyagi helyzetűek és a budapestiek körében felülreprezentált.

Az autóhasználat lehetséges céljai közül a legtöbben (a válaszolók több mint egyharmada) a munkahelyükre, vagy iskolába mennek autóval, különösen igaz ez a férfiakra és diplomásokra. Ha ehhez hozzávesszük azokat is, akik nem csak munkába járnak az autóval,

hanem az autózás a munkájuk része (8 százalék), akkor azt mondhatjuk, több mint 40 százalék számára az autóhasználat a munkavégzés velejárója.

A két csoportot érdemes külön is megvizsgálni, hiszen ők azok, akik a legtöbbször használják naponta autójukat (66 illetve 58 százalék), és akik naponta a legtöbb kilométert mennek (58 illetve 68 százalék több mint 20 km-t). Míg a „csak” munkába járók nem mutatnak eltérést a teljes mintától az autó üzemanyagának tekintetében, addig az autót munkájuk részeként használók körében az átlagosnál gyakoribb a dízelmotor (35 százalék), és ritkább a benzines autó (58 százalék). Tehát épp az a csoport használja gyakrabban a környezetszennyezőbb dízelmotort, amelyik a legtöbb kilométert teszi meg naponta. Természetesen azt is érdemes figyelembe venni az eredmények értelmezése során, hogy az ehhez a csoporthoz tartozó személyek közül sokan feltehetőleg nem saját maguk döntöttek a dízelautó megvásárlásáról, hanem az őket alkalmazó cég, amely minden bizonnyal inkább költséghatékonysági, mint környezettudatosági szempontokat vett figyelembe a kiválasztás során.

Ön milyen célból/hova utazik leggyakrabban autóval?



Az autóval munkába járóknak legalább egy része tudatában lehet annak, hogy ez nem feltétlenül a leginkább környezettudatos magatartás, hiszen az átlagosnál kisebb arányban (33 százalék) értenek inkább egyet azzal az állítással, hogy „A közlekedésben a környezetet kevésbé terhelő módokat választom”. Az autót munkájukhoz használóknál viszont nem tapasztalni ilyen eltérést – talán mivel nekik kevésbé van lehetőségük választani, ha a céges autót kell használniuk.

Érdekes eltérés mutatkozik a két csoport között a környezettudatos közlekedési viselkedés egy másik típusával kapcsolatosan. Míg az autót munkába, iskolába járáshoz használók kifejezetten az átlag feletti arányban (58 százalék) nem tartják magukra nézve jellemzőnek, hogy autózás esetén figyelniük arra, hogy az üres helyekre is találjanak útitársat, addig az autóval dolgozó válaszadók esetében pont fordított a helyzet: ők értettek a leggyakrabban (19 százalék) teljes mértékben egyet ezzel az állítással. Azaz noha az utóbbiak esetében – ahogy a teljes 65 év alatti minta esetében – sem túlságosan jellemző (még) a gépjármű tudatos feltöltése (és egyelőre a jogszabályok, a közlekedéstechnikai megoldások sem ösztönöznek erre), de biztató jel, hogy épp a legtöbbet autózók esetében terjed leginkább ez az attitűd.

Az autóhasználat gyakori oka, hogy sokan így járnak bevásárolni, különösen a jobb anyagi helyzetűekre és a falun élőkre jellemző, hogy ez az autóhasználat elsődleges célja.

Korábbi, hasonló témájú kutatásunkhoz hasonlóan a fővárosban élők tekinthetők a leginkább atipikus autóhasználónak. Egyrészt körükben magas az autót sosem használók aránya, másrészt, míg más csoportokban jelentős az autót elsősorban munkába járásra használók aránya, a budapestiek másokhoz képest nagyobb része ül autóba elsősorban szabadidős program miatt. Ez egybeesik azzal a korábban már látott eredménnyel is, hogy a fővárosiak körében felülreprezentáltak a hétvégi autósok.

	nem utazik autóval soha	munkahelyre, iskolába	vásárolni	szabadidős programra	a munkájához tartozik	rokonlátogatásra	orvoshoz	más válasz
összes megkérdezett	12	36	20	11	8	8	3	2
férfi	9	43	18	12	9	6	2	2
nő	14	29	23	11	8	11	4	2
18-29 éves	7	30	24	16	7	12	3	1
30-39 éves	14	41	19	9	7	7	1	2
40-49 éves	12	42	17	9	9	7	2	1
50-65 éves	13	31	21	10	10	8	4	3
nincs érettségije	13	30	28	4	10	6	4	4
érettségizett	14	34	18	13	9	8	3	1
diplomás	9	40	20	12	7	10	2	1
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	25	20	19	7	10	15	3	2

	nem utazik autóval soha	munkahelyre, iskolába	vásárolni	szabadidős programra	a munkájához tartozik	rokonlátogatásra	orvoshoz	más válasz
anyagi helyzete átlagos	7	43	19	12	8	7	3	2
anyagi helyzete átlagnál jobb	7	36	26	10	10	6	3	2
budapesti	21	20	20	19	5	11	1	3
megyei jogú városban él	8	36	14	20	8	8	2	3
városban él	14	43	17	6	10	7	2	2
községben él	6	37	28	5	9	8	6	1

4. táblázat Ön milyen célból/hova utazik leggyakrabban autóval?

Nagy a szórás az autót használók körében, hogy egy átlagos napon körülbelül mennyit közlekednek autóval. Közel egyharmaduk kevesebb mint 10 km-t tesz meg – az ilyen rendszeres rövidtávú használat amúgy kifejezetten káros a motor élettartamára nézve. Minden negyedik válaszadó 10-20 km-t közlekedik autóval naponta, míg 44 százalék 20 km-nél, ezen belül 15 százalék pedig 50 km-nél is többet tesz meg.

Az átlagostól többet vezetők felülreprezentáltak a jobb anyagi helyzetűek, valamint – amint említettük – azok körében, akiknek a munkájához tartozik az autóvezetés, vagy elsősorban munkába járásra használják a személygépkocsit.

	kevesebb, mint 10 km-t	10-20 km-t	20-50 km-t	több mint 50 km-t
összes megkérdezett	31	24	29	15
18-29 éves	31	21	35	13
30-39 éves	28	28	29	15
40-49 éves	27	28	32	14
50-65 éves	37	20	25	18
nincs érettségije	28	25	25	22
érettségizett	24	22	35	19
diplomás	40	25	25	9
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	36	25	22	16
anyagi helyzete átlagos	31	23	33	13
anyagi helyzete átlagnál jobb	27	23	30	21
budapesti	37	21	30	11

	kevesebb, mint 10 km-t	10-20 km-t	20-50 km-t	több mint 50 km-t
megyei jogú városban él	36	29	22	13
városban él	36	20	29	15
községben él	20	25	35	19
munkahelyre, iskolába jár a munkájához tartozik	19	23	36	22
bevásárol	16	16	35	33
orvoshoz	50	25	21	5
szabadidős programra	48	32	16	4
rokonlátogatásra	35	30	28	8
	51	23	22	4

5. táblázat Egy átlagos napon körülbelül mennyit közlekedik, közlekednek autóval?

Az autóhasználat rendszerességével és az átlagosan megtett távolsággal is összefügg az üzemanyagra fordított összeg. A válaszok átlaga megközelítette a 25 ezer forintot, ugyanakkor figyelemreméltó, hogy a kérdezettek ötöde nem tudta megmondani, mennyit költ havonta benzinre, gázolajra. A fogyasztás mindenekelőtt az életmóddal függ össze. Azok költenek a legtöbbet benzinre, akiknek az autóhasználat a munkájához tartozik, míg az autót elsősorban bevásárláshoz vagy rokonlátogatáshoz rendszertelenül használók kevesebbet adnak ki üzemanyagra.

	legfeljebb 10 ezer forintot	10-20 ezer forint között	10-20 ezer forint között	30 ezernél többet	nem tudja	átlag
összes megkérdezett	17	26	18	14	25	24571
nincs érettségije	20	22	14	13	31	23245
érettségizett	16	25	18	16	25	26225
diplomás	18	28	20	12	23	23243
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	20	20	9	11	40	27226
anyagi helyzete átlagos	17	29	22	11	21	23136
anyagi helyzete átlagnál jobb	18	26	20	22	13	24826
budapesti	23	20	23	8	25	20430
megyei jogú városban él	17	34	13	12	24	22276
városban él	18	23	20	13	26	27387
községben él	13	26	18	19	24	25458
kevesebb, mint 10 km-t autózik naponta	30	31	7	2	31	14273

	legfeljebb 10 ezer forintot	10-20 ezer forint között	10-20 ezer forint között	30 ezernél többet	nem tudja	átlag
10-20 km-t autózik naponta	22	31	20	2	25	18238
20-50 km-t autózik naponta	8	24	34	15	19	29312
több mint 50 km-t autózik naponta	1	13	10	55	21	43373
munkahelyre, iskolába jár	11	31	21	20	16	26567
a munkájához tartozik	12	20	15	28	25	40439
bevásárol	28	29	12	5	25	17400
orvoshoz	15	12	26	9	38	23184
szabadidős programra	19	13	21	7	40	21122
rokonlátogatásra	25	21	14	7	32	19242

6. táblázat Ön, vagy az Ön közvetlen családja egy átlagos hónapban mennyit költ üzemanyagra?

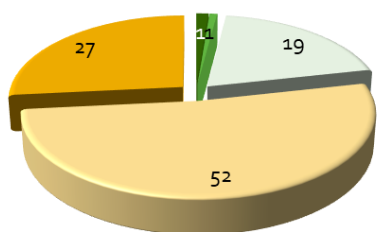
Mutatkozik némi összefüggés a benzinre fordított átlagos havi összeg és aközött, hogy valaki mennyire ért egyet az állítással, miszerint „A közlekedésben a környezetet kevésbé terhelő módokat választom”. A havonta legfeljebb 10 ezer Ft-ért üzemanyagot vásárlók közel fele (49 százalék) értett inkább egyet ezzel, míg a 30 ezer Ft-nál is többet elautózóknak mindössze 30 százaléka.

Az üzemanyagot a kérdezettek fele drágának, további egynegyede nagyon drágának gondolja. A válaszokat nem, vagy alig befolyásolja, hogy a kérdezett családjában van-e autó, vagy, hogy milyen gyakran használ autót, vagyis akiknek nincs autója, ugyanúgy drágának tartják a benzint, gázolajat, mint azok, akik rendszeresen fizetnek a benzinkútnál. Az üzemanyagok árának értékelését az sem befolyásolja számottevően, hogy valaki mennyit költ rá havonta, a nagyfogyasztók körében még kevesebben is vannak, akik nagyon drágának tartják a benzint, azokhoz képest, mint akik kevesebbet autóznak. Az egyetlen lényegesebb eltérés – nem meglepő módon – az anyagi helyzet mentén mutatkozik: akik saját megítélésük szerint rosszabb egzisztenciális körülmények között élnek, nagyobb arányban gondolják nagyon drágának az üzemanyagot, mint a jobb anyagi helyzetűek. Ez feltehetőleg bármilyen más termék esetében is hasonló volna.

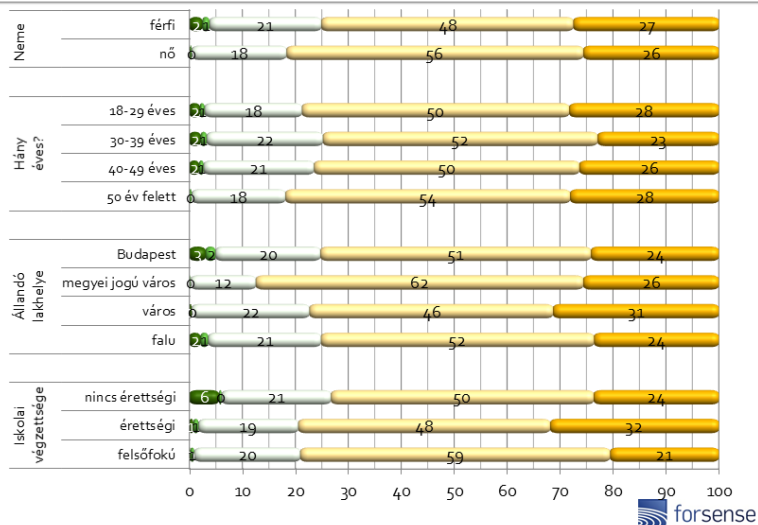
	nagyon olcsó vagy olcsó	se nem olcsó, se nem drága	drága	nagyon drága
összes megkérdezett	2	19	52	27
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	5	15	40	40
anyagi helyzete átlagos	1	20	55	23
anyagi helyzete átlagnál jobb	2	22	56	20
van a családjában autó	1	19	54	26
nincs a családjában autó	5	20	45	29
minden nap használ autót	0	20	51	29
hetente többször használ autót	2	20	55	24
legfeljebb hetente egyszer használ autót	4	15	56	25
kevesebb, mint 10 km-t autózik naponta	2	20	55	24
10-20 km-t autózik naponta	2	18	57	23
20-50 km-t autózik naponta	0	19	54	26
több mint 50 km-t autózik naponta	2	19	47	32
legfeljebb 10 ezer forintot költ havonta benzinre	5	18	55	22
10-20 ezer forint között költ havonta benzinre	0	18	53	29
20-30 ezer forint között költ havonta benzinre	1	19	49	31
30 ezernél többet költ havonta benzinre	2	22	54	22

7. táblázat Mit gondol manapság a gázolaj és a benzin ára ...

Mit gondol manapság a gázolaj és a benzin ára ...



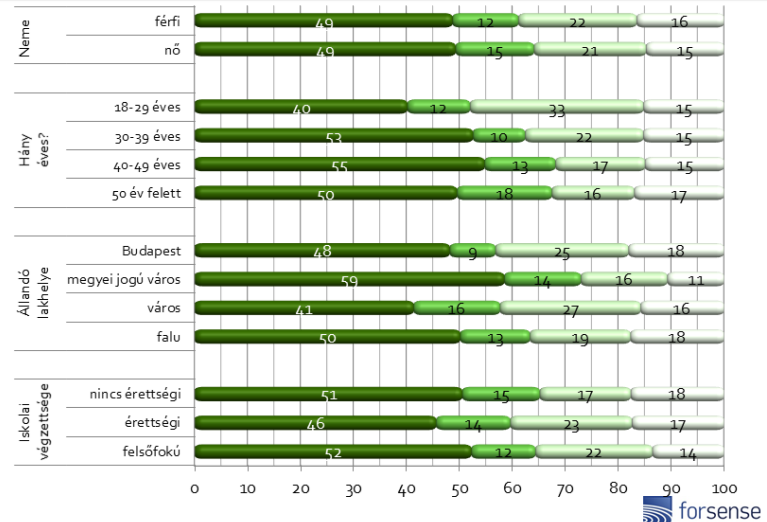
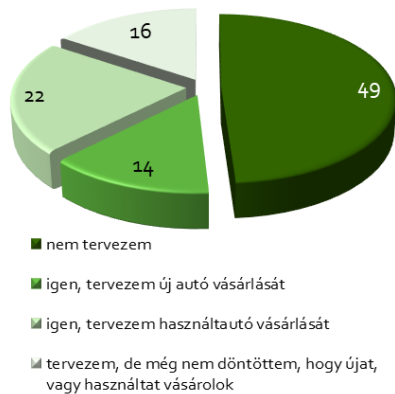
■ nagyon olcsó
■ olcsó
■ se nem olcsó, se nem drága
■ drága
■ nagyon drága



Felmérésünk szerint a megkérdezettek fele tervezi, hogy három éven belül autót vásárol. Akik terveznek, és már konkrétabb terveik is vannak, azok közül kb. másfélszer annyian (a

teljes minta 22 százaléka) terveznek használt autót venni, mint ahányan új autóban gondolkodnak (14 százalék).

Tervezi-e, hogy három éven belül autót vásárol?



Az autópiac eladási trendjeit makroszinten számos nemzetközi és országspecifikus gazdasági és társadalmi tényező határozza meg, kiemelkedik közülük a helyi vásárlóerő szintje, a finanszírozási környezet fejlettsége, és az új technológiák integrálásának képessége. Ez Magyarországon sincs másképp, ugyanakkor nálunk már magukat a gépjárművásárlási terveket is elsősorban az anyagi helyzet befolyásolja. Ezzel részben összefüggésben az életkor és az autós közlekedéshez való kötődés az a további két tényező, ami hatással van az autóvásárlási szándéokra.

Érdekeség ugyanakkor, hogy míg az új autó beszerzésére készülők aránya az átlagosnál jelentősebb azok körében, akik rendszeresen és sokat közlekednek autóval, addig az átlagosnál jobb anyagi helyzetűekre ez a kijelentés nem igaz.

	nem tervezem	igen, tervezem új autó vásárlását	igen, tervezem használtautó vásárlását	tervezem, de még nem döntöttem, hogy újat, vagy használtat vásárolok
összes megkérdezett	49	14	22	16
18-29 éves	40	12	33	15
30-39 éves	53	10	22	15
40-49 éves	55	13	17	15
50-65 éves	50	18	16	17
budapesti	48	9	25	18
megyei jogú városban él	59	14	16	11
városban él	41	16	27	16
községben él	50	13	19	18
anyagi helyzete átlagnál rosszabb	48	9	27	16
anyagi helyzete átlagos	51	15	21	13
anyagi helyzete átlagnál jobb	44	15	21	20
egy autó van a családban	50	13	22	16
több autó van a családban	49	19	18	14
nincs autó a családban	46	4	29	20
minden nap használja az autóját	41	21	19	18
hetente többször használja az autóját	58	9	21	12
legfeljebb hetente egyszer használja az autóját	54	9	24	13
kevesebb, mint 10 km-t autózik naponta	51	10	23	15
10-20 km-t autózik naponta	51	15	22	11
20-50 km-t autózik naponta	53	13	19	16
több mint 50 km-t autózik naponta	39	23	21	18

8. táblázat Tervezi-e, hogy három éven belül autót vásárol?

Kitekintés

Az autó nem csupán közlekedési eszközként jelenik meg a közgondolkodásban, hanem mint státuszszimbólum is, mint egy drága vagyontárgy, melynek fenntartása is költséges. Ugyanakkor az autóvásárlási vágy és a relatíve kevés rendelkezésre álló pénz magában hordozza az elemzésünk első felében említett trendet: a nyugat-európai piacról „kiszoruló” elavult, a környezetet károsító járművek behozatalát.

A nagycsaládosok autóvásárlási támogatása, valamint az elektromos autók terjedéséhez és vásárlásához nyújtott támogatás, a Zöld Busz Program azt mutatja, hogy az állam felismerte a szerepét a környezeti szempontból is kedvezőtlen autópiaci trendek ellensúlyozására. Ugyanakkor a motorizáció és gépjárműhasználat nemzetközi trendjeinek áttekintése után, a hazai lakosság közlekedéssel, autóhasználattal kapcsolatos véleményének, attitűdjének és lehetőségeinek ismeretében jól látszik, hogy egy olyan, több területet is érintő komplex problémáról van szó, amely folyamatos monitoringot, stratégiai megközelítést és egymásra épülő intézkedéseket igényel. Az üvegházhatású gázok kibocsátás-növekedésének megállítása szempontjából fontos lenne, ha a „roncstemető” jelző lekerülne Magyarország cégéről. De legalább ennyire fontos azon közlekedéstechnikai megoldások további ösztönzése is, melyek nem az autóvásárlásról szólnak, hanem a meglévő járművek jobb kihasználásáról, vagy környezetkímélő alternatív megoldások – a biciklitől a tömegközlekedésig – térnyeréséről.