

KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL  
GYŐRI IGAZGATÓSÁGA

**NYUGAT-DUNÁNTÚL  
KÖZÚTIGÉPJÁRMŰ-ÁLLOMÁNYA**

Győr  
2007

© Központi Statisztikai Hivatal

Győri Igazgatósága, 2007

ISBN 978-963-235-093-6

Igazgató:

Nyitrai József

Tájékoztatási osztályvezető:

Kása Katalin

Készítette:

Fancsali József

*Másodlagos publikálás csak a forrás megjelölésével, adatok átadása csak a KSH Győri Igazgatósága engedélyével történhet!*

A KSH Győri Igazgatósága kiadványai  
megrendelhetők, megvásárolhatók:

Győr, Bem tér 19. Telefon: 96/502-400 Telefax: 96/427-033

KSH az interneten: [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)

# Tartalom

	Oldal
Megjegyzések – Jelmagyarázat.....	4
Bevezető .....	5
1. Személygépkocsi-állomány.....	6
1.1. A személygépkocsi-állomány számának alakulása.....	6
1.2. A személygépkocsi ellátottság területi különbségei .....	7
1.3. Területi különbségek a Nyugat-Dunántúlon .....	9
1.4. A személygépkocsi-állomány típus szerinti összetétele .....	11
1.5. A személygépkocsi-állomány átlagéletkora.....	14
1.6. A személygépkocsi-állomány üzemanyag felhasználás és henger- űrtartalom szerint .....	16
2. Autóbusz- és motorkerékpár-állomány .....	18
3. Tehergépkocsi-állomány .....	20
3.1. A tehergépkocsi-állomány számának alakulása.....	20
3.2. A tehergépkocsi-állomány típus és üzemanyag felhasználás szerint.....	22
3.3. A tehergépkocsi-állomány átlagéletkora.....	22
Összefoglalás .....	24
Táblázatok .....	25
Táblák címjegyzéke .....	26
Módszertani megjegyzések.....	40

## Megjegyzések

A százalék- és viszonyszámok számítása kerekítés nélküli adatokból történt.

Az adatok és a megoszlási viszonyszámok kerekítése egyedileg történt, ezért a részadatok összegei eltér(het)nek az összesen adatoktól.

## Jelmagyarázat

- A megfigyelt statisztikai jelenség nem fordult elő.
- 0; 0,0 A mutató értéke olyan kicsi, hogy kerekítve zérust ad
- ... Nem közölhető adat

## **Bevezető**

A közúti gépjármű-állomány és azon belül is a személygépkocsi-állomány egyfajta tükörképet ad az ország életszínvonalának alakulásáról. A lakosság számára vetítve gyakran konjunktúra mutatóként is használják. Megjelenése óta különösen a személygépkocsi tart egyre nagyobb érdeklődésre számít. Az autógyártás sok más iparág fejlődésére is jelentős hatást gyakorol, ami kölcsönös, ugyanis ez utóbbiak vívmányai is megjelenhetnek ezen a területen. Az egyre bővülő beszállító hálózatnak, az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen gazdasági háttér sajátos érdekviszonyainak és az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő autós technikai sportoknak köszönhetően egyre inkább életünk szerves részévé válik. A hazai piacon egyre több gyártmány jelenik meg, egyre szélesedő típusválasztékkal. Annak ellenére, hogy a fizetőképes kereslet időszakonkénti csökkenése a személygépkocsi eladások növekedési ütemét lassítja, jó marketing tevékenységgel az autóértékesítés jelenleg is és a jövőben is a jól jövedelmező üzletágak közé tartozik majd. Ezt támasztják alá a háztartásstatisztikai felmérések, melyek szerint a lakosság éves nettó jövedelmének egyre nagyobb részét fordítja jármű, illetve személygépkocsi vásárlására.

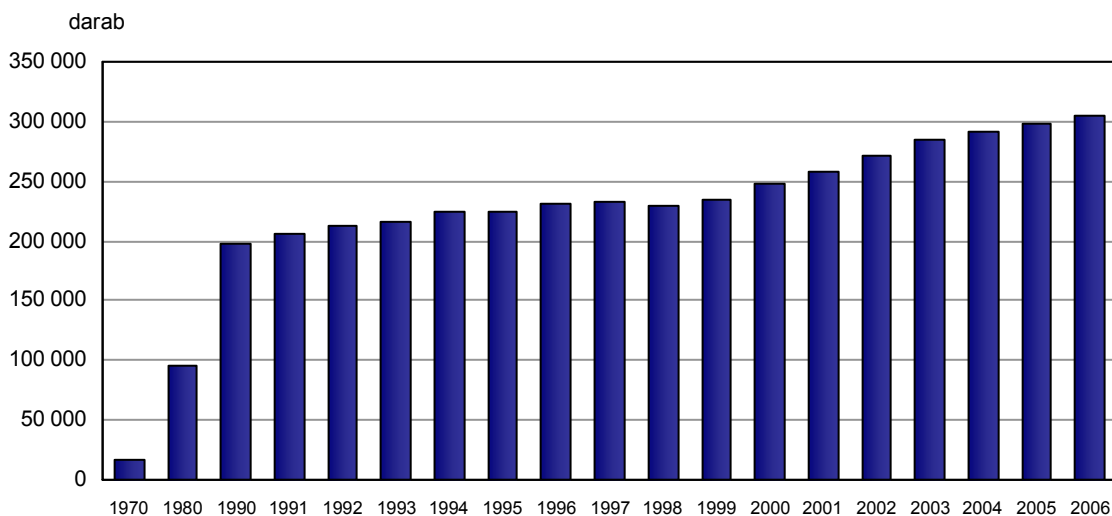
A kiadvány bemutatja a nyugat-dunántúli járműállományban bekövetkezett változásokat, azok okait, részletesen taglalja a személygépkocsik típusát, életkorát, teljesítményét. Az autóbuszok, motorkerékpárok és tehergépkocsik állományának jellemzőit külön fejezet tárgyalja.

## 1. Személygépkocsi-állomány

### 1.1. A személygépkocsi-állomány számának alakulása

Magyarországon a személygépkocsi park növekedése az 1970-es években kapott lendületet. Az országban akkor 238 ezer személygépkocsi (ebből a fővárosban 83 ezer db) volt forgalomban, 1980-ra több mint négyszeresére nőtt, átlépvé az egymilliót, 1986-ra a másfél milliót, 1991-re a kétmilliót, 2001-re pedig megközelítette a 2,5 milliót. Vagyis két évtized alatt ötvenként félmillióval emelkedett a darabszám. A folyamat 1990 után a magas árak és a gyenge vásárlóerő következtében megtorpant, így 10 év kellett a további 500 ezres növekedéshez.

Személygépkocsik számának alakulása a Nyugat-Dunántúlon



A **Nyugat-Dunántúlon**, ezen belül Győr-Moson-Sopronban, Vasban és Zalában egyaránt **az országosnál nagyobb ütemben gyarapodott az állomány**. 1990-ben a 20 évvel korábbinál mintegy 11-12-szer több személygépkocsi volt forgalomban. A következő években ebben a térségben Győr-Moson-Sopron személygépkocsi állománya bővült a legdinamikusabban. A három megyében együtt 1970-ben még mindössze 17 ezer személygépkocsit tartottak nyilván. Számuk tíz év alatt 96 ezerre bővült, majd 1990-re újabb 100-ezerrel emelkedett. A növekedés üteme ezt követően lelassult és az évtized végéig hullámvázások mellett, az előző évhez viszonyítva csak 1994-ben közelítette meg a 4%-ot.

A magyar autópiacon liberalizálása, a lakosság vásárlóerejének csökkenése azonos időszakra esett. Nem véletlen, hogy az ehhez igazodó kereslet-kínálat és a 3 évesnél idősebb járművek behozatalát is engedélyező vámszabályok jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy megnőtt „az itthoni átlagéletkort” is megélt, külföldről használtan behozott személyautók száma. Mindez a járműpark növekedésének lassulása mellett az állomány gyors öregedését vonta maga után. Ugyanakkor a piacot korábban meghatározó egyes „keleti” típusok iránt a határon túlról élénk kereslet mutatkozott, melynek hatására számuk jelentősen fogyni kezdett. A folyamat az olcsóbb, de magas átlagéletkorú használt autók behozatalának szigorítását követően lelassult, ugyanakkor jellemzővé vált, hogy az „öregebb” járművek többnyire az alacsonyabb életszínvonalú térségekben élő tulajdonosokhoz kerültek.

2000-től ismét élénkült a piac. A járműbehozatal vámszabályainak újbóli változása miatt nőtt a három évesnél idősebb személygépkocsik száma, de ugyanakkor a fiatalabb járműveké is. Az állomány egy év alatti gyarapodása a Nyugat-Dunántúlon meghaladta az 5%-ot. A 2004-ig tartó folyamatot követően a növekedés ismét lassult, az elmúlt három évben már csak 2% körüli ütemet regisztráltak a régióban. 2006-ban Győr-Moson-Sopronban 136,6 ezer, Zalában 88,2 ezer, míg Vas megyében 79,6 ezer járművet tartottak üzemben. Így **a Nyugat-Dunántúlon forgalomban lévő több mint 304 ezer személygépkocsi** az országos állomány 10,3%-át tette ki.

## 1.2. A személygépkocsi ellátottság területi különbségei

1970-ben a Dunántúlon Vas megye személygépkocsi ellátottsága volt a legrosszabb. Az 1000 lakosra jutó járművek száma nem érte el a 17-et, de a Győr-Moson-Soproni (18), a Zalai (19) mutató az országos átlagtól (23) jelentősen elmaradva a megyék között a középmezőnyt képviselte, ugyanakkor Baranyában a mutató értéke megközelítette a 30-at, a fővárosban pedig a 40-at is meghaladta. Ezt követően az autópark gyors gyarapodása során Győr-Moson-Sopron és Zala felzárkózott az élmezőnyhöz és Vas megye ellátottsága is az országos átlag felett alakult. 1990-ben Zalában 1000 lakosonként 201, Győr-Moson-Sopronban 199 gépkocsit regisztráltak. A Nyugat-Dunántúlon a 198 ezer darabot meghaladó állományt figyelembe véve, 1000 lakosra 197 jármű jutott.

Az 1990-es években a régióban továbbra is az átlagnál nagyobb arányú előrelépés történt. Az igen gyorsan fejlődő Pest és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye után Győr-Moson-Sopronban nőtt a legnagyobb mértékben a személygépkocsi-állomány, ennek eredményeként az időszak végén 246,2 ezer darab szerepelt a nyilvántartásban. Ekkor, lakosságszámra vetítve Pest után Győr-Moson-Sopron (255), illetve Közép-Magyarország után a Nyugat-Dunántúl (251) rendelkezett a legjobb ellátottsággal.

Az elmúlt hét évben a legkedvezőtlenebb helyzetű régiókban, így Észak-Magyarországon és az Észak-Alföldön nőtt a legjobban, mintegy harmadával a személygépkocsik száma, ennek ellenére a járműsűrűség tekintetében még mindig nagy a lemaradásuk. **A Nyugat-Dunántúlon 2006-ban közel negyedével több személygépkocsi viselt forgalmi rendszámot mint 2000-ben.** Az **1000 lakosra jutó számuk** a régióban 60-nal, illetve 58-cal volt több, mint az utolsó helyet elfoglaló Észak-Magyarországon és Észak-Alföldön, és csak a legjobb mutatóval rendelkező Közép-Magyarországitól (348) maradt el. A mutató **a régió mindhárom megyéjében meghaladta a 300-at**, az országos rangsorban Győr-Moson-Sopron csak növekvő lakónépessége következtében szorult Bács-Kiskun mögé a harmadik helyre.

A rendszerváltás évében közel 200 ezer személygépkocsit tartottak nyilván a Nyugat-Dunántúlon, mely 16 év alatt több mint 100 ezerrel növekedett. Ezen belül a teljes gyarapodás 54%-a 2000 és 2006 között történt. A tendencia folytatódása kedvező hatással lehet az állomány átlagéletkorára, amely a régióban ez utóbbi időszak alatt majd 2 évvel csökkent. Az autópark növekedésének forrása továbbra is az új és használt autók üzembe helyezése, melyet a jövedelmi viszonyok mellett, a hitelfelvételi lehetőségektől kezdve a gépkocsi árak alakulásán át az üzemeltetési költségeikig még számos tényező befolyásol.

Az átlagos reálkereseti viszonyok az elmúlt kilenc évben 2004 kivételével javultak a régióban. Bár ez önmagában még nem ad választ a piac élénkülésére, pozitív hatása nem vitatható. Amellett, hogy az új személygépkocsik ára az előbbi időszak alatt csupán néhány

százalékkal nőtt, a használt autóké pedig jelentős esést mutatott, a járműüzemanyag és járműkarbantartás költségeinek emelkedése meghaladta a reálkeresetekben mutatkozó változások mértékét. Kedvező volt ugyanakkor, hogy 2005-2006-ban nemcsak a használt, hanem az új járművek árszintje is mérséklődött. Az alkatrészek az autóknál erőteljesebben drágultak az időszak során, de elmaradtak az átlagos fogyasztói ár változás mértékétől. Országos szinten a fogyasztási szerkezetben 2000 és 2006 között a személygépkocsi vásárlással és üzemeltetéssel kapcsolatban a súlyarányok enyhe, az új autók csoportját illetően jelentősebb növekedése volt jellemző.

### Személygépkocsi vásárlás és fenntartás árindexei

(százalék)

Megnevezés	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Súlyarány a fogyasztásban	
	előző év=100,0							2000	2006
	Személygépkocsi, új	101,4	103,0	98,2	101,3	103,0	99,4	99,5	1,967
Személygépkocsi, használt	97,4	95,6	90,5	98,2	100,2	99,0	89,2	0,639	0,941
Járműalkatrész	104,1	105,3	101,6	102,3	104,6	102,5	100,7	0,784	0,640
Járműüzemanyag	128,1	97,7	98,4	104,5	105,4	109,6	106,8	4,931	4,745
Járműjavítás, karbantartás	113,9	112,7	110,8	107,2	108,8	107,4	105,3	1,073	1,294

**A nyugat-dunántúli háztartások 1998–2005 közötti** egy főre jutó bevételének és kiadásának szerkezetét vizsgálva kitűnik, hogy járművásárlásra közel 7-szer, ezen belül **személygépkocsi szerzésére több mint 7-szer annyit költöttek**, mint az időszak elején, miközben az erre fordított összeg a nettó bevételek 1,7%-áról a 4,5%-ára nőtt. 2005-ben a háztartások személygépkocsi vásárlással kapcsolatos egy főre jutó éves kiadásai 36 ezer, míg a fenntartási költségek közel 40 ezer Ft-ot tettek ki.

**A magyarországi régiók közötti** életszínvonalbeli, fejlettségi **különbségek** megmutatkoznak a járművek, az egyes gyártmányok területi eloszlásában. A fizetőképes kereslet szintje azonban nemcsak a közúti járművel való ellátottságot determinálja, de áttételesen befolyásolja a járművek átlagéletkorát is. Azokban a térségekben, ahol a legmagasabb az 1000 főre jutó személygépkocsik száma, a járművek átlagos életkora 1992-2000 között – az új és drágább autók iránti nagyobb fizetőképes kereslet következtében – kisebb mértékben emelkedett, mint az ország többi részében. Éles választóvonal figyelhető meg e tekintetben a fővárost is magába foglaló Közép-Magyarország, Közép- és Nyugat-Dunántúl és a Dunától keletre eső országrész között, a központi régióban kevesebb mint egy évvel, a Dunántúl nyugati és középső területén 1,7-1,8 évvel, míg az ország többi részében 2 évet meghaladóan emelkedett a személygépkocsi állomány átlagéletkora. Ebben jelentős szerepük van az adott esztendőben első alkalommal forgalomba helyezett járműveknek, mivel döntő többségük átlagéletkora 3 év alatti. 2000-ben számuk a Nyugat-Dunántúlon még 15 ezernél kevesebb volt, 2003-2004 között viszont megközelítette a 28 ezret és még 2005-ben sem esett 25 ezer alá, egy évvel később pedig 17 900 személygépkocsi került forgalomba. Ez jóval több, mint a régió gépkocsiparkjának évenkénti gyarapodása. A különbség jó közelítéssel a már üzemben tartott, de régió kívülről eladott autók és az onnan bekerülő különbséget, illetve a forgalomból kiöregedő járművek kivonásából adódott.

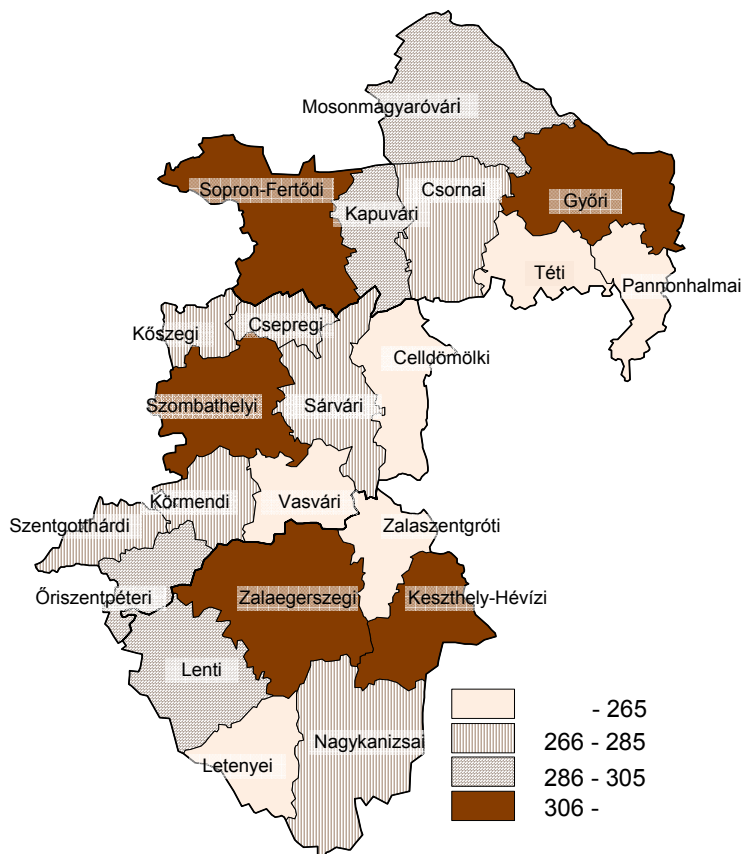


Mivel nemcsak a forgalomból kivont „öreg” járművek, hanem nagy valószínűséggel a régió kívülre eladott autók átlagéletkora is magasabb az első alkalommal forgalomba kerülőkénel, a 2003 óta eltelt időszakban mindkét tényező felgyorsította a személygépkocsi-állomány fiatalodását.

### 1.3. Területi különbségek a Nyugat-Dunántúlon

A személygépkocsi ellátottságban meglévő különbségek nemcsak a nagyobb, hanem a kisebb területeken belül is megfigyelhetők. Ezt vizsgálva, 2005-ben a Nyugat–Dunántúl egyes térségeiben a régió átlagánál jóval több, máshol lényegesen kevesebb volt a állomány 1000 lakosra számított értéke. E tekintetben a legkedvezőbb helyzetben Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megye 2–2 kistérsége volt, ahol a mutató meghaladta a 300-at, ugyanakkor Győr-Moson-Sopron megyében Tét körzetében mindössze 251, Vasban a Vasvári **kistérségben** 256 gépkocsi jutott 1000 lakosra, Zalában pedig a Letenyei térség személygépkocsi-ellátottsága alacsonyabb 250-nél.

1000 lakosra jutó személygépkocsi Nyugat-Dunántúl kistérségeiben, 2005



Különösen kiugró értékkel (333) rendelkezik a Keszthely-Hévízi kistérség, amely Zala megyében a 15 Balaton üdülőkörzeti településből 11-et foglal magában. A térség 1000

lakosra számított mutatója az ezredforduló óta 51-gyel emelkedett és a kistérségek között megtartotta vezető helyét. A legjobban ellátott területek közül a személygépkocsik száma a Győri kistérségben nőtt a legnagyobb mértékben, 22,4%-kal, ennek ellenére az 1000 lakosra számított mutató értéke, a népesség csökkenéséből adódóan Szombathely körzetében. A korábban kevésbé ellátott területek közül a legjelentősebb javulás a Pannonhalmi és a Téti kistérségekben következett be, ahol az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma 63, illetve 62-vel emelkedett, de lemaradásuk a régióban élen állóktól még így is jelentős. A mutató az élmezőnyhöz tartozó Sopron-Fertődi térségben mindössze 46-tal, míg a Szentgotthárdiban 45-tel nőtt.

**Személygépkocsi-állomány és ellátottság településcsoportok szerint  
a Nyugat-Dunántúlon, 2005**

Megnevezés	Összesen, db	A 2000. évi	A régió	1000 lakosra jutó személy- gépkocsi, db
		%ában		
Városok összesen	181 494	117,7	60,9	318
Községek összesen	116 676	128,0	39,1	272
Győri agglomeráció	58 560	122,6	19,6	318
Soproni település együttes	20 840	119,9	7,0	314
Szombathelyi agglomerálódó térség	38 253	120,3	12,8	317
Zalaegerszegi agglomerálódó térség	24 707	117,0	8,3	322
Nyugat-Dunántúl	298 170	120,7	100,0	298
Ebből:				
– 499	21 904	123,5	7,3	259
500 – 999	27 962	125,1	9,4	257
1000 – 1999	40 725	131,2	13,7	280
2000 – 2999	15 555	127,9	5,2	290
3000 – 4999	20 302	125,4	6,8	296
5000 – 9999 lakosú település	10 925	121,5	3,7	299

2000-ben és az azt követő öt évben az 1000 lakosra jutó személygépkocsi-állomány alakulását tekintve számottevő eltérések mutatkoztak az egyes **településcsoportok** között. Az életmódbeli különbségekből következik, hogy a községek ellátottsága mindig is elmaradt a városokétól. A márkakereskedők a nagyobb városokban nyitottak újabb és újabb irodákat és bővülő választékukkal elsősorban a városokban élő, nagyobb jövedelemmel rendelkező réteget célozták meg. Jelenleg **a megyei jogú városokban található a nyugat-dunántúli személygépkocsi park négytizede**. A városok gépkocsi parkjának korábbi gyors növekedése az autópiac itteni szegmensének egyre érezhetőbb telítettségét eredményezte, ennek hatására az elmúlt hét évben a községekben már sokkal dinamikusabban nőttek az eladások. A 2000-ben jegyzett 36,9%-kal szemben 2005-ben a régió gépkocsiparkjának 39,1%-át, egy évvel később már 39,7%-át adták.

A városok közelsége, az erősödő gazdasági kapcsolatok a nagyobb városok körül kialakuló **agglomerálódó térségekhez** tartozó településeken ezt a folyamatot már sokkal hamarabb felerősítették. A régió négy ilyen térségében nemcsak a központi település, hanem a vele szoros együttműködésben lévő községek személygépkocsi ellátottsága is jobb az átlagnál. A Győri agglomerációban a 29-ből tíz településen haladta meg az 1000 lakosra jutó gépkocsik száma a 300-at, míg Abda és Győrújbarát mutatója a megyeszékhelyénél is magasabb volt. 2005-ben Sopron körzetében a hat településből Sopron mellett Kópháza és Nagycenk rendelkezett a régió átlagához viszonyítva sokkal kedvezőbb járműsűrűséggel. A

Szombathelyi agglomerálódó térségben kimagasló Narda (414) mutatója, de jónak mondható Sée, Szombathelyé és Kőszegszerdahelyé is. A zalai megyeszékhely mutatóját felülmúlta a térségéhez tartozó Teskándé, Nagylengyelé, Dobronhegyé és Zalasárszegé, ugyanakkor a négy agglomeráció összehasonlításából a Zalaegerszegi került ki az első helyen, melyet a győri, majd a szombathelyi térség követett. A négy agglomerálódó területhez tartozó 89 község harmada régiós átlagot meghaladó 1000 főre jutó állománnyal rendelkezett, ugyanez a nem agglomerálódó községek 20%-ára igaz. Ugyanakkor utóbbiak között is található néhány nemzetközi viszonylatban is már jónak mondható járműsűrűséggel rendelkező község, mint például Iklandberény (500) és Csertalagos (436).

A 2000 és 2005 közötti időszakot vizsgálva, a lehatárolt lakónépességű településcsoportokhoz tartozó városok és községek közül az 1000-1999 fő közöttiek személygépkocsi-állománya nőtt a legnagyobb mértékben, az ennél kisebb és nagyobb települések felé haladva fokozatosan mérséklődött a növekedés üteme. Ezzel szemben a nagyobb lélekszámú településeken jobb a gépkocsival való ellátottság. Az 1000 főnél kisebb lélekszámmal rendelkezőknél átlagban 45-tel kevesebb autó jutott 1000 lakosra, mint az 3 000 fős és annál népesebb helyeken.

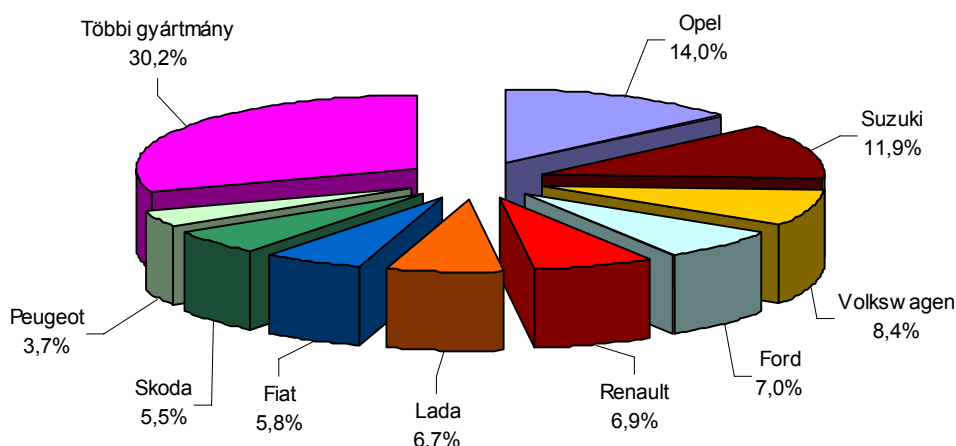
#### 1.4. A személygépkocsi állomány típus szerinti összetétele

**A régió közútjain az 1990-es évtized elején még a KGST országaiban nagy szériában gyártott gyártmányokkal lehetett leggyakrabban találkozni.** A két listavezető „keleti” márka a Lada és a Trabant volt együttvéve közel 95 ezer autóval. **Az 1992-ben nyugat-dunántúli telephellyel nyilvántartott 212,5 ezres személygépkocsi-állomány 83%-a származott a volt szocialista országokból,** 2000-ben még mindig 43%-a. Ezt követően egyre nagyobb ütemben szorultak ki a forgalomból és **2006-ra az állomány kevesebb, mint egyötödét tették ki.**

„Utóéletük” különbözően alakult. A korábbiakban már szó volt róla, hogy a Lada és különösen a Dacia csökkenését a határ túloldaláról (Ukrajna, Románia) érkező kereslet befolyásolta. A Lada 53 ezres állománya, 2006-ra alig több mint 20 ezerre fogyott. Népszerűségéből azonban még napjainkig is sokat megőrzött. Mindennemű luxustól mentes, strapabíró konstrukciója sokak igényeit kielégíti. Nagy szériaszáma és viszonylag szűk típusválasztéka miatt alkatrészként értékesítve viszonylag tartós, olcsó és folyamatos alkatrészellátást tett lehetővé. Ezzel szemben a Dacia állománya 14 év alatt a korábbi 9%-ára esett vissza.

Kisebb mértékű volt a Trabantok számának apadása, de a lakosság nehezen vált meg a Wartburgoktól is. A csökkenés a négyütemű változat korszerűtlenné válását követően 2000-től gyorsult fel. A Polski Fiat fogyása ugyancsak sokáig lassú ütemben folyt. 1992-ben meglévő közel 12 ezer darab 72%-a még 2000-ben is forgalomban volt. A napjainkban üzemben lévő állományának 20 évet meghaladó átlagéletkora magyarázza a 2000. évet követő gyors kiszorulását. A régebben is kedvelt Škodákat egyre gyorsabban váltják föl az új ma már Volkswagen motorral szerelt korszerű, luxus igényeket is kielégítő modellek. Az egyetlen „keleti” típus, amelyből 1996-ban több futott mint 1992-ben, a Zastava. Számuk akkor még 4,5%-kal nőtt, de 2000 és 2006 között kevesebb, mint a felére esett vissza. A „keleti” típusok személygépkocsi-állományon belüli aránya 2006-ban a régió megyéi közül Győr-Moson-Sopronban volt a legkisebb, mintegy 16%. Vas megyében minden ötödik, Zalában még majdnem minden negyedik autó e típusok közül került ki.

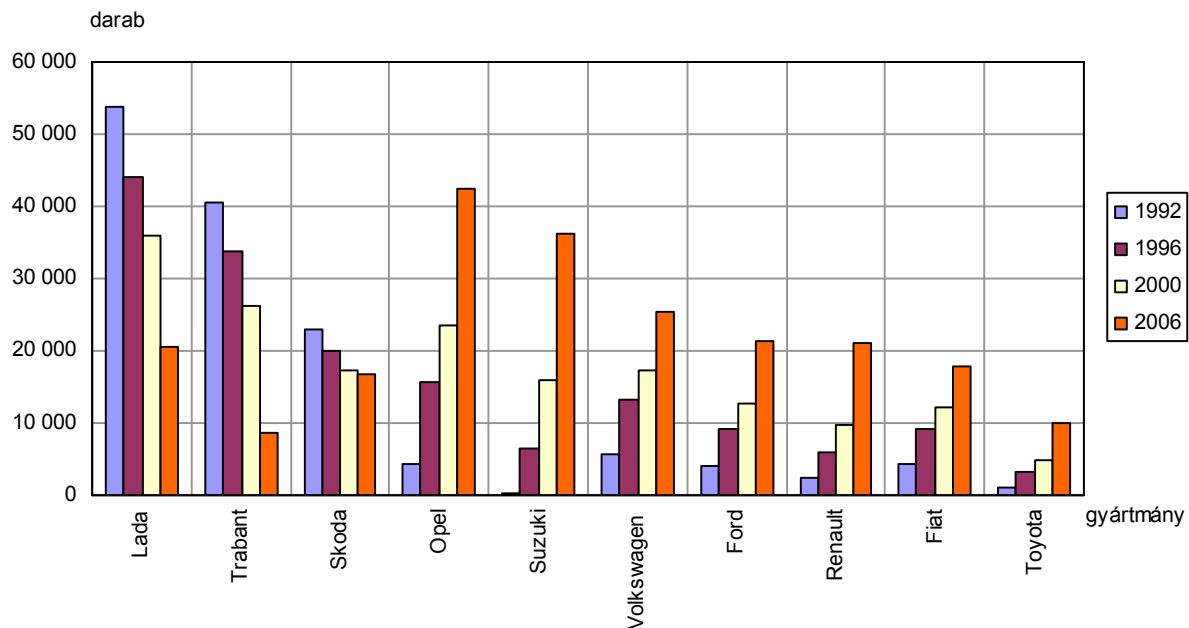
**A régió személygépkocsi állományának megoszlása főbb gyártmányok szerint,  
2006 december 31.**



A Magyarországon beinduló személygépkocsi gyártás a járműállomány összetételének még gyorsabb változását eredményezte és nagyban hozzájárult átlagéletkorának csökkenéséhez. Az Opel szentgotthárdi gyárában 1992-1999 között legyártott mintegy 80 ezer gépkocsi és a Suzuki esztergomi gyárából csak tavaly legördülő 164 ezer új autó a hazai piacon meghatározó szerepet szerzett ezeknek a típusoknak. Vezető piaci részesedésüket az elmúlt évek kevésbé sikeres eladásai ellenére is megőrizték. A hazai gyártású Suzuki 1993-tól viharos gyorsasággal hódította meg a magyar piacot. Egyedül az Opel tartja vele a lépést és nemcsak országosan, hanem a régióban is a legnépszerűbbnek bizonyul. Az Opel régiós vezető helyét a 2000 utáni években szerezte meg. Darabszáma 1992-ben a Trabanténak alig több mint egytizedét tette ki és az akkor még legnagyobb állománnyal rendelkező Ladából is 12-szer annyi futott.

**A legsikeresebb márkák rangsora évek óta alig változott.** Állománya nagyságát tekintve a Nyugat–Dunántúlon ugyanazok a márkák szerepeltek az első tízben, mint országosan és sorrendjük is megegyezett. Az **Opel** és a **Suzuki** mögött, melyek a teljes járműpark közel negyedét teszik ki, a 3. helyet még a **Volkswagen** foglalhatta el, de dobogós helyét egyre inkább veszélyezteti a Ford és a Renault. Utóbbi gyártmány állománya 2000 és 2006 között megduplázódott a régióban. Jelentősen csökkent viszont a Ladák száma, de 20 ezer darabbal még tartotta 5. helyét. Kedvező piaci részesedése ellenére a Škoda eladott új modelljei nem tudják pótolni a korosabb típusainak lemorzsolódását, számuk 1992 és 2006 között 23 ezerről kevesebb, mint 17 ezerre csökkent. 10 ezer fölötti állománnyal már csak a Peugeot képviselteti magát. A régió megyéit összehasonlítva árnyalatnyi eltérések figyelhetők meg az első tíz legnagyobb állománnyal rendelkező autó típust illetően. Míg a régiós sorrend követi az országosat, addig 2006-ban Zala megyében a Suzuki a vezető márka, melyet az Opel követ, Vasban a Toyotát a 10. helyen a Trabant váltotta fel. A Renault Vas megyében, míg a Lada Zalában áll még a képzeletbeli dobogó harmadik fokán. Az Audi győri gyárában szerelt modellek inkább a luxust kedvelő vásárlói réteg igényeit elégítik ki, de a cég középkategóriás termékeivel is találkozhattunk a közutakon. Piaci részesedése elmaradt a vezető márkákétól, de a régióban 2006-ban már több mint 4 700 volt belőlük.

## Néhány kedvelt személygépkocsi-típus számának alakulása a Nyugat-Dunántúlon



A gépkocsi márkák magyarországi és régiós "palettáján" a rendszerváltozás előtti időszakhoz viszonyítva jelentős átrendeződés történt. A régióban az ismert gyártmányok mellett még az 1990-es évek elején is csak néhány új márka (Suzuki, Maruti, Seat, Mazda, Honda) hívta fel magára a figyelmet. Egy évtizeddel később jelentősen kibővült ez a kör. Az ismert gyártók, mint a Citroën, Peugeot, Opel, Renault, Ford, Volkswagen, Škoda új típus választéka állományuk 2000-2006 közötti fiatalítását is elindította. Emellett többek között sok új „távol-keleti” (KIA, TATA, Lexus, SsangYong, Hyundai) gyártó is megjelent a hazai piacon és néhány amerikai (Chevrolet, Chrysler) típus is forgalomba került.

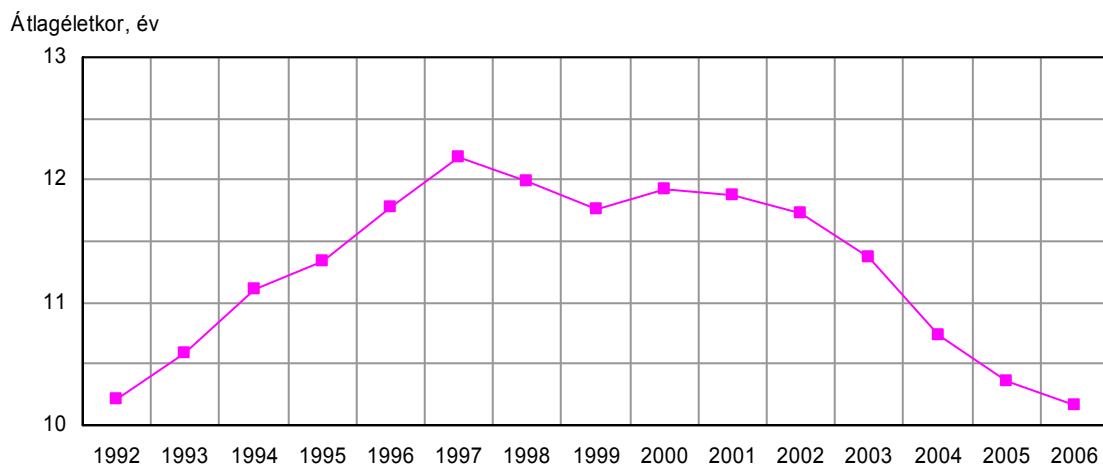
**A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik adatai** a belföldön gyártott vagy külföldről behozott járműveket tartalmazzák, és folyamatosan szerepelnek a nyilvántartásban forgalomból történő kivonásuk időpontjáig. Adataik nemcsak a márkakereskedők számára érdekesek, hanem előre jelzik a járműállomány összetételének várható változásait is. A kilencvenes évek első felében számuk ugyan magas volt, de abból jelentős volt a három évesnél idősebb autók aránya is. Az azóta többször változó vám szabályoknak, környezetvédelmi szempontokat is figyelembe véve, sikerült elérnie egy „egészséges arányt”, az első alkalommal forgalomba helyezett fiatal és a 3 évesnél idősebb gépkocsik között, ami az állomány átlagéletkorának csökkenésében is jól nyomon követhető.

**2006-ban a régióban az első alkalommal forgalomba helyezett gépkocsik 63%-át,** országosan kétharmadát **ugyanaz a 7 típus** tette ki. Közülük mindkét esetben a Suzuki állt az élen, a Ford és a Renault a régióban foglalt el előkelőbb helyet, míg az Opel és a Škoda országosan. A Suzukinak amellet, hogy övé a piacvezető hely a 3 évesnél fiatalabb autók között, idősebb autója csak néhány került forgalomba. A 2006-ban a közel kilencszáz modell eladásával jelentős piaci részesedést szerző Chevrolet és még néhány kisebb volumenű értékesítést mutató márka (KIA, Dacia, SsangYong) kizárólag új autókat forgalmazott. 2006-ban a régióban első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik 94%-a három évesnél fiatalabb volt, csakúgy mint országosan. Az első alkalommal forgalomba került autók kategóriában a Suzuki részesedése 17,7, a Fordé 10,1, az Opelé 9%-ot tett ki.

## 1.5. A személygépkocsi állomány átlagéletkora

A KGST-t jellemző központilag szabályozott elosztás eredményeként az ország és így a régió gépkocsi parkjában egyeduralgódónak számítottak a nagy szériaszámú úgynevezett „keleti” márkák. Még az 1990-es évek elején is azok alkották az állomány döntő többségét. Átlagéletkoruk meghaladta a 10-11 évet, így a forgalomban lévőkének alakulására sokáig – még a piac liberalizációját követően is évekig – tartós hatást gyakoroltak. A már korábban is megkedvelt „nyugati”, főleg az akkori nyugatnémet (Volkswagen, Ford, Fiat, Mercedes Audi, BMW) típusok hasonlóan magas kort éltek meg a rendszerváltozásig, mely a 13 évhez közelített. Kisebbszámúak miatt azonban nem számítottak jelentős befolyásoló tényezőnek. A 176 ezres állományt képviselő Ladák, Trabantok, Wartburgok, Škodák, stb. mellett csak minden tizedik autó tartozott közéjük.

**Személygépkocsik átlagéletkorának alakulása a Nyugat-Dunántúlon**



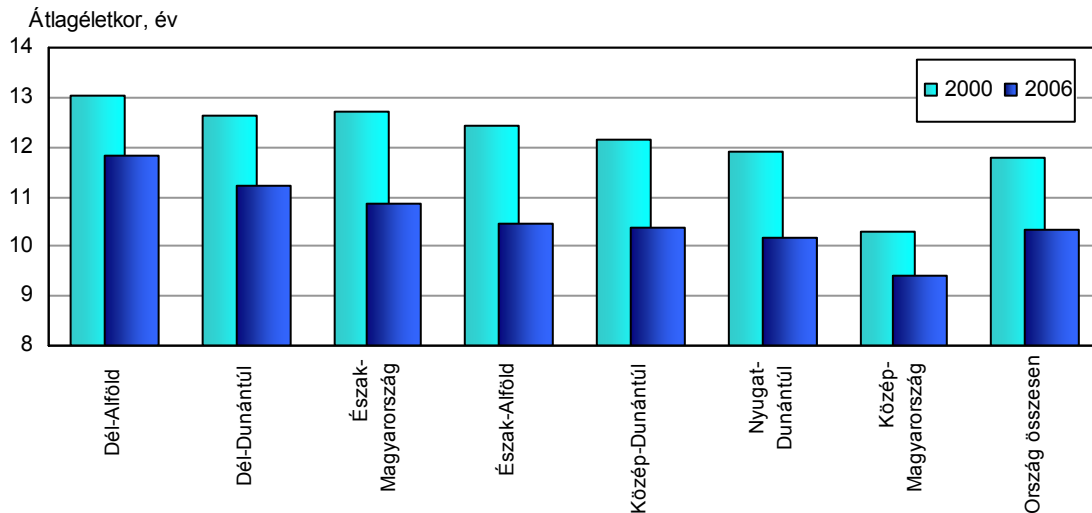
**A régió személygépkocsi-állományának átlagéletkora 1997-ig folyamatosan emelkedett**, a hazai autógyártás felfutása, a vámszabályok módosítása két évig tartó csökkenést eredményezett, majd egy rövid ideig tartó újbóli növekedést már tartósan bizonyuló mérséklődés követett. Ez a folyamat több tényező együttes hatásának eredménye. Közrejátszott benne a idős, használt autók behozatali szabályának újbóli változtatása, az első alkalommal forgalomba helyezett gépkocsik számának jelentős növekedése és átlagos életkoruk csökkenése, valamint az előregedett járműállomány gyors ütemű kivonása a forgalomból.

Az **átlagéletkor** csökkenése 1997-ben, 12,2 évről indult és a kedvező folyamatok tartóssá válásával **újra közelít a 10 évhez**. A régióon belül kicsit árnyaltabb a kép. A három nyugat-dunántúli megye közül 2006-ban a legidősebb autóparkkal Vas megye rendelkezett, míg a Győr-Moson-Soproniak átlagéletkora nem érte el a 9,8 évet. A gépkocsi-állomány fiatalodásának kezdete Győr-Moson-Sopron és Zala megyében 1997-re tehető, míg Vasban ez a folyamat egy év csúszással indult meg. Vas megyében volt mérhető a legkisebb változás, mindössze másfél év. 2006-ban Győr-Moson-Sopron megyében forgalomban lévő gépkocsik átlagosan 2,5, Zalában 1,7 évvel voltak fiatalabbak a 9 évvel korábbiaknál.

2000 és 2006 között az ország minden régiójában csökkent a személygépkocsik átlagéletkora. Észak-Alföld és Észak-Magyarország autó parkja fiatalodott a legnagyobb mértékben és az átlagéletkorok sorrendjét figyelembe véve helyet cserélt Dél-Dunántúllal. Valamelyest mérséklődött a különbség a két szélsőértéket képviselő Dél-Alföld és a központi

régió között, ugyanakkor Nyugat-Dunántúl személygépkocsi-állománya az országos átlagnál fiatalabbá vált és a megőrizte második legjobb helyét Közép-Magyarország mögött.

**Személygépkocsik átlagéletkora régiók szerint, december 31.**



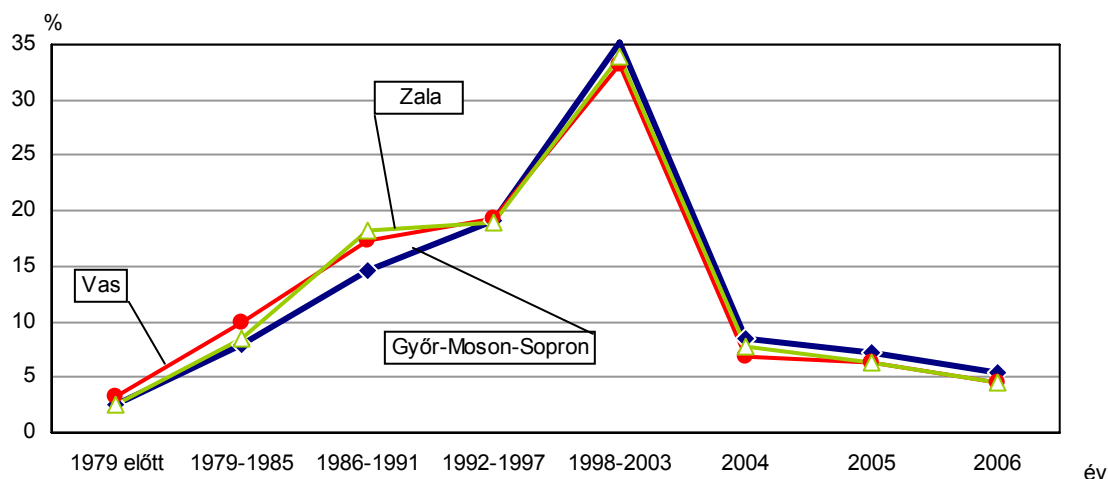
Az összes személygépkocsit magába foglaló állományok között megnyilvánuló különbségeknél sokkal nagyobbak mutatkoznak **az egyes autó típusok átlagéletkora** között. Természetesen a piacon az utóbbi néhány évben megjelenő márkák a legfiatalabbak. 2006-ban a Chevrolet-k kora a nyugat-dunántúli régióban 1,6 év volt, alig magasabb 3 évnél a Minié és a SMART-é, de a fiatal márkák közé tartozott a KIA, TATA és a Lexus is. Az állomány átlagéletkorának alakulásába azonban a piacvezető gyártmányoknak van igazán beleszólásuk. A legnagyobb számú Opel és a Suzuki átlagéletkora tavaly év végén 8,8, illetve 6,0 év volt, jóval alacsonyabb, mint a teljes személygépkocsi-állományé (10,2 év), míg az ugyancsak első tíz piacvezető közé tartozó Volkswagené, Ladáé, a Fiaté és Škodáé meghaladta azt. 2000 és 2006 között azok a gyártmányok, amelyekből nem könyvelhettek el jelentős eladásokat, már túl nagy vagy még túl fiatal állománnyal rendelkeztek, esetleg már nincs piacképes, új típus választékuk, a hét év során nem tudták fiatalítani autóparkjukat. Közéjük tartozott a Mazda, nagy állománya miatt az Opel, még fiatal jármű parkja okán a Suzuki és piacképes típusok híján a Lada, melyeknek csupán 0,1%-a 3 év alatti. Ezzel szemben állományának öregedését vissza tudta fordítani korszerű autóival a Škoda és jelentős számú eladásai következtében fiatalodott többek között a Ford, a Renault, a Peugeot, a Citroën, a Volkswagen a Nissan és a Toyota.

**Számottevő különbség mutatkozik a különböző üzemanyagot használó gyártmányok között.** A dízeles autók átlagéletkora 2006-ban nem sokkal haladta meg a 9 évet, a benzinüzeműeké ennél 1,2 évvel volt magasabb, míg a 456 egyéb üzemanyagot fogyasztó személygépkocsié már a 17 évet közelítette.

Tavaly a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma meghaladta a 200 ezret. Átlagéletkoruk 0,6 év volt, amely a régiók többségében még ennél is kisebb volt, de a Dél-Alföldön átlagosan 1,0, Dél-Dunántúlon a 0,8 éveseket helyeztek üzembe. **2006-ban a nyugat-dunántúli régióban 17 868 autó kapott először rendszámot,** túlnyomó részük 3 évesnél fiatalabb volt. Számuk lényegesen kevesebb, mint a megelőző 3 évben, ami valamelyest fékezte a személygépkocsi-állomány átlagéletkorának csökkenési ütemét.

Fontos információval szolgálhat, egyéb tényezők ismerete mellett, a járműpark „öregedésére” vonatkozóan a gépkocsi-állomány gyártási év szerinti összetétele. A nagyon fiatal járműpark kedvező piac esetén is öregszik, míg fordított esetben az idősebb állomány megfelelő piaci jelenléttel fiatalítható.

**Személygépkocsi-állomány megoszlása gyártási év szerint**



A Nyugat-Dunántúlon forgalomba helyezett **személygépkocsik gyártási év szerinti összetétele** 2006 végén az országoshoz hasonló volt. Legnagyobb számban az 1998–2003 között gyártottak alkották. A régióban – arányait tekintve – több a fiatalabb autó és kevesebb a 15–19 és a 20–25 éves. Ezt mutatja az állomány valamivel alacsonyabb életkora is. A régió megyéi között már jobban észrevehető a különbség. Az 1998 után gyártott gépkocsik részaránya Győr-Moson-Sopron megyében meghaladta az 56%-ot, ezzel szemben Vasban csak 51, Zalában 52,5%-ot tett ki.

#### 1.6. A személygépkocsi-állomány üzemanyag felhasználás és hengerűrtartalom szerint

**2006-ban a nyugat-dunántúli járműállomány több mint 83%-a benzinüzemű volt, 16,5%-a gázolajjal működött** és mindössze 456 gépkocsi használt egyéb üzemanyagot. Csak az utóbbi öt évet vizsgálva is kitűnik, hogy egyre népszerűbbek az olcsóbb üzemelésű dízeles járművek. Ebben az időszakban a benzinüzemű személygépkocsik száma évente átlagosan mindössze 1,6%-kal emelkedett miközben a gázolajjal működőké ennél tízszer nagyobb ütemben. 2001-ben az autók 9%-a használt gázolajat 2006-ban már több mint 16%-a. Ugyanakkor veszt jelentőségéből az egyéb üzemanyagot felhasználó gépkocsi. Néhány éve számuk jelentős arányban nőtt, de az utóbbi években már egyre kevesebb fut belőlük a közutakon.

A régió megyéiben is kedvelt a dízeles személygépkocsi, leginkább Győr-Moson-Sopronban, míg Zala megyében csak 14,5%-uk üzemel gázolajjal. 2001-hez viszonyítva állományon belüli arányuk legnagyobb mértékben ugyancsak Győr-Moson-Sopron megyében nőtt, 8,1 százalékponttal, ugyanakkor Vasban és Zalában egyformán 6,9 százalékpontos emelkedést mutatott.



### Személygépkocsi-állomány alakulása üzemanyag felhasználás szerint a Nyugat-Dunántúlon

Megnevezés	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Benzinüzemű	234 173	242 486	250 857	251 048	252 252	253 789
Gázolajüzemű	23 306	27 614	33 370	39 358	45 339	50 156
Egyéb üzemű	386	666	834	770	579	456
Összesen	257 865	270 766	285 061	291 176	298 170	304 401

**Üzemanyag felhasználásuk alapján az egyes típusok** igen vegyes képet árulnak el magukról. Még a piacvezető márkák között is jelentős eltérések figyelhetők meg. A Suzukik mindössze 1%-a dízeles, ezzel szemben a Volkswagenek és a Citroënek harmada. Azon gyártmányok közül, melyeknek ezernél több modellje volt forgalomban, a legtöbb gázolajjal működő autót (63%) a Mercedesek között találni, de az Audik és a BMW-k fele is ilyen meghajtással közlekedik. Jó néhány márka típusválasztékában találkozhatunk a dízeles változattal. Szinte kivétel nélkül ide sorolhatók az eddig még nem említett ismert gyártmányok, a Ford, a Renault, a Volvo, a Peugeot, és a kedvelt távol-keleti márkák. Forgalomban lévő állományuk között az átlagnál jóval nagyobb arányban található gázolaj meghajtású autók. Ezzel szemben szinte kizárólag benzint fogyasztanak a Ladák és ismert összefoglaló nevükön a „keleti” autók, valamint a kisebb állománnyal rendelkezők közül a Chevrolet-k és Subaruk.

Jelentős arányú átrendeződés történt **a személygépkocsik hengerűrtartalom szerinti megoszlásában** is. Néhány évtizede még szinte egyeduralkodónak számítottak az 1000 cm<sup>3</sup> körüli és annál is kisebb motorral rendelkező gyártmányok, az úgynevezett „keleti” típusok. Az 1990-es években sorra jelentek meg az autópiacon az ennél nagyobb hengerűrtartalmú, de kisebb fogyasztású gépkocsik. A nagyobb hengerűrtartalom egy korábbi, alacsonyabb kategóriába sorolt autóval való összehasonlításban nem eredményez feltétlenül nagyobb fogyasztást is. Ma már nem ritka, hogy egy kétszer akkora hengerűrtartalmú motorral érik el ugyanazt a fajlagos üzemanyag felhasználást, mint a korábbi kisebb motortérfogattal rendelkező autónál. A japán és távol-keleti autók piaci sikereit nagyrészt alacsony fogyasztásuk és olcsóbb üzemeltetésük alapozta meg.

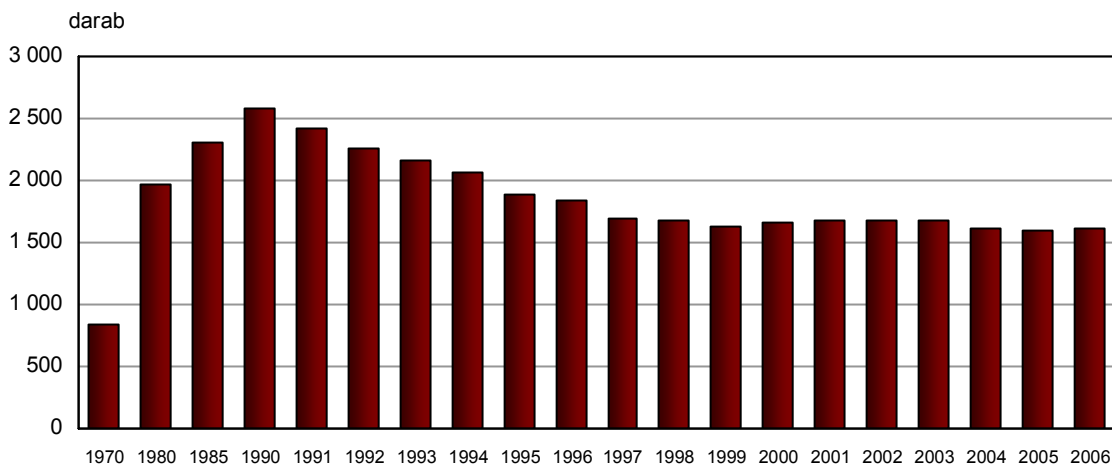
2006-ban a Nyugat-Dunántúlon üzemben lévő személygépkocsik 63%-a 1399 cm<sup>3</sup>-nél kisebb hengerűrtartalmú motorral futott, egyharmaduk 1400-1999 cm<sup>3</sup>-es volt és mindössze 4%-uk annál is nagyobb. Az egyes kategóriákban más-más a benzinnel, illetve a gázolajjal üzemelő autók aránya. A kisebb motorral rendelkező gyártmányok üzemanyaga elsősorban a benzin. 1400 cm<sup>3</sup> alatt alig található közöttük dízeles típus. 1400 cm<sup>3</sup>-től 1999 cm<sup>3</sup>-ig azonban már minden harmadik autó közülük sorolható, míg az ennél is nagyobb hengerűrtartalommal rendelkezőknek a kétharmada. Az egyes gépkocsi típusok hengerűrtartalom szerinti összetétele jelentősen eltér egymástól. Vannak, akik a Magyarországon csak kisautókkal jelentek meg. Ilyen például a Maruti, de a Trabantok is ebbe a csoportba tartoznak. A Suzuki szintén a kisebb löktérfogatú autóit szánja elsősorban a hazai piacra. Emellett néhány autógyártó a luxus igények kielégítését célozta meg. Közéjük tartozik az Audi, a BMW, a Jaguár, Mercedes az amerikaiak közül a Chrysler, Plymouth. Többségük azonban a hazai kereslethez igazodva középkategóriás személygépkocsikat is forgalmaz. A Škoda, az Opel, Peugeot, Daewoo, Renault, Lada, Toyota, Chevrolet típusainak zöme 1399 cm<sup>3</sup> alatti. Az ismertebb márkák közül a Volkswagen, a Citroën, a Nissan, a Honda legtöbb forgalomban lévő autója 1400-1999 cm<sup>3</sup>

közötti. A Ford az egyetlen olyan márka, melynek autói egyforma számban találhatóak a kisautók és az 1400-1999 cm<sup>3</sup>-esek között.

## 2. Autóbusz- és motorkerékpár-állomány

A személygépkocsik mellett a személyszállító gépjárművek kisebb csoportjait alkotják az autóbuszok és a motorkerékpárok. 2006-ban a 319 078 személyszállító gépjárműből a Nyugat-Dunántúlon 1 611 autóbusz és 13 066 motorkerékpár rendelkezett forgalmi engedéllyel.

**Autóbusz-állomány alakulása a Nyugat-Dunántúlon**



Az **autóbuszok** számának gyors növekedése az 1970 és 1990 közötti időszakban következett be. Ezt követően a közlekedési társaságokat érintő változások következtében csökkenő tendencia érvényesült, amikor is számuk 2 580-ról 1 633-ra fogyott, majd napjainkra kisebb hullámzásoktól eltekintve, 1 600 körüli állománnyal stabilizálódni látszik. Ebben minden bizonnyal az is szerepet játszik, hogy a helyi és a távolsági közlekedésben előtérbe került a személygépkocsi használata. A régió három megyéje közül 2006-ban Győr-Moson-Sopronban 702 autóbusz állt forgalomban, Vasban ennél 298-cal, Zalaiban 197-tel kevesebb.

**Az autóbusz-állomány megoszlása gyártási év szerint**

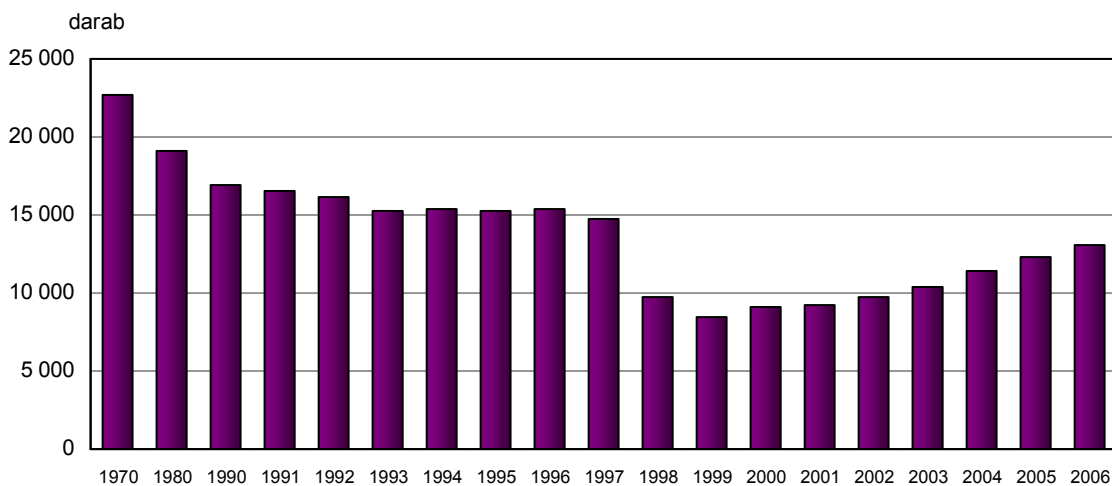
Gyártás éve	(százalék)			
	Győr-Moson-Sopron megye	Vas megye	Zala megye	Nyugat-Dunántúl
2006	2,1	5,4	3,8	3,5
2005	2,7	2,7	3,4	2,9
2004	4,1	2,2	4,6	3,8
1998-2003	36,8	29,5	33,1	33,8
1992-1997	25,1	12,6	26,9	22,5
1986-1991	19,5	30,2	23,6	23,5
1979-1985	7,8	12,1	3,8	7,6
1979 előtt	2,6	7,2	1,4	3,4
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

Az autóbuszok átlagéletkora a nyugat-Dunántúlon 11,7 év, másfél évvel magasabb, mint a személygépkocsiké. Ez csak abban a tekintetben kedvező, hogy a az ország régiói közül az autóbust üzemeltető vállalkozások itt rendelkeznek a legfiatalabb állománnyal. Megyei szinten ennél árnyaltabb a kép. A buszok átlagéletkora Zalában messze a legalacsonyabb (10,8 év), több mint 2 évvel kisebb az országosnál, ugyanakkor a vasi állományé 13,6 év, melynél idősebb járműparkkal csak Budapest, Pest megye és Bács-Kiskun rendelkezik. 2006-ban a Nyugat-Dunántúlon 51 autóbust helyeztek forgalomba első alkalommal.

A nyugat-dunántúli autóbusz-állomány 80%-át 1991 és 1998 között gyártották, ezen belül egyharmadukat 1998 és 2003 között. Ezekből az évjáratokból részarányát tekintve Győr-Moson-Sopron megyében van a legtöbb, míg Vasban a legkevesebb. Utóbbi megyében kiugró az 1986-1991 között gyártottak aránya, de magasabb a 3 évesnél fiatalabbaké is.

A **motorkerékpár** az egyetlen személyszállító gépjármű, amelyből 1970-ben több futott az utakon, mint 2006-ban. Akkorra a 22,7 ezres állomány kevesebb, mint hattizede maradt. A személygépkocsikhoz hasonlóan a motorkerékpárok között is hosszú ideig szinte egyeduralkodónak számítottak a KGST országok termékei. Az akkori viszonyok között inkább megfizethetőek voltak, mint a személyautók. Az előregedett járműveiktől sokkal hamarabb megváltak tulajdonosaik, mint a személyautóktól. Állományuk az 1990-es évek végétől kezdett emelkedni, amikor a motor sokak körében nem a szokásos napi közlekedést szolgálta, hanem egyre inkább divattá, kedvteléssé kezdett válni. Felnőtt egy olyan korosztály, amely megfelelő anyagi háttérrel rendelkezve már az egyre szélesebb és drágább választékból is válogathat.

**Motorkerékpár-állomány alakulása a Nyugat-Dunántúlon a)**



a) A motorkerékpár állományban bekövetkezett 1998. évi csökkenés oka a nyilvántartások 1998. szeptember-december közötti pontosítása a forgalomból már korábban kivont járművekkel.

2006-ban 10 000 lakosra 130 motorkerékpár jutott. Az ellátottság szintje a régió megyéiben eltért egymástól. A legtöbb járművel, szám szerint 6 353-mal Győr-Moson-Sopron megye rendelkezett, a 10 000 lakosra számított járműsűrűsége elérte a 143-at. A másik két megyéjében együttvéve sem sokkal több motorkerékpár (6 713 db) volt forgalomban, mint Győr-Moson-Sopronban.

A motorkerékpárok átlagéletkoránál a személygépkocsikhoz hasonlóan megfigyelhetők az ország középső része, Közép- és Nyugat-Dunántúl, valamint a Dunától keletre eső országrész közötti különbségek. Átlagéletkoruk Közép-Magyarországon alig magasabb 11 évnél, a Dunántúl középső és nyugati részében meghaladja a 14, az utóbbi térségben pedig a 17 évet. Ebben a tekintetben a különbségek a régió megyéi között is megfigyelhetők. Győr-Moson-Sopron megye állománya a legfiatalabb 14, és Zalaé a legidősebb 16 évvel.

#### A motorkerékpár-állomány megoszlása gyártási év szerint

Gyártás éve	(százalék)			
	Győr-Moson-Sopron megye	Vas megye	Zala megye	Nyugat-Dunántúl
2006	6,0	6,5	4,6	5,7
2005	8,4	8,3	7,8	8,2
2004	8,3	6,8	7,8	7,9
1998-2003	24,6	19,8	17,2	21,4
1992-1997	7,5	7,2	7,0	7,3
1986-1991	16,6	19,5	21,6	18,7
1979-1985	15,7	17,2	17,8	16,6
1979 előtt	14,0	16,3	17,5	15,5
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

A motorkerékpárok gyártási év szerinti összetétele eltér az autóbuzsokétól. Itt magas az 1979 előtt készültek és a gyártásorrol 1979-1985 között legördültek részaránya. Magasabb viszont a 3 évesnél fiatalabbaké, valamint az adatok azt mutatják, hogy a motorkerékpár állomány bővülése 1992 és 1997 között megtorpant, majd az azt követő öt évben ismét nagyobb lendületet vett.

### 3. Tehergépkocsi-állomány

#### 3.1. A tehergépkocsi-állomány számának alakulása

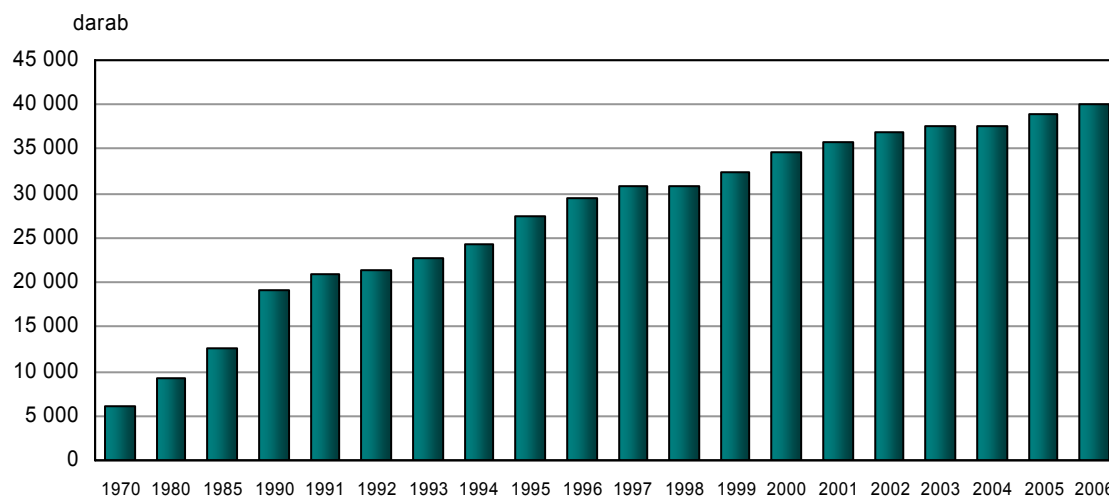
A piaci követelmények változása következtében a tehergépkocsik és vontatók számának alakulására hatással lévő áru fuvarozás szerepe felértékelődött. Egyedül a közúti szállítás tudott megfelelni a kisebb távolságokra szóló határidős szállítások feltételeinek. A tehergépkocsik számában 1995-1996 között és 2000-ben történt jelentősebb állománynövekedés. Átlagéletkoruk folyamatosan emelkedett és csak az 1990-es évek végétől kezdett stabilizálódni. A fuvarozással foglalkozó nagy állami vállalatok privatizációjával a gazdasági kényszerhelyzet létrehozott egy olyan vállalkozói réteget, amely a gazdaság leszálló ágában volt kénytelen, nagyobb tőke nélkül, többnyire már korszerűtlen járművekkel felvenni a versenyt a fejlettebb háttérrel rendelkezőkkel, a többségében külföldi vállalkozásokkal. Ennek hatására az évek során egyre csökkent a tőkeszegény magánvállalkozások száma és emelkedett a fejleszteni képes, tőkeerős társas vállalkozásoké.

### A közúti teherszállításban regisztrált vállalkozások a Nyugat-Dunántúlon

Év	Társas	Egyéni	Vállalkozás összesen	Társas vállalkozás aránya, %
	vállalkozás			
1996	426	3 040	3 466	12,3
1997	492	2 523	3 015	16,3
1998	650	2 376	3 026	21,5
1999	679	2 340	3 019	22,5
2000	738	2 244	2 982	24,7
2001	766	2 147	2 913	26,3
2002	812	2 063	2 875	28,2
2003	835	1 941	2 776	30,1
2004	881	1 824	2 705	32,6
2005	903	1 740	2 643	34,2
2006	934	1 621	2 555	36,6

A Nyugat-Dunántúlon 1996-ban közel 3 és félezer teherszállítással foglalkozó vállalkozást regisztráltak, amely az azt követő tíz évben több mint negyedével fogyatkozott. Az egyéni vállalkozók száma közel felére apadt a társas cégeké több mint duplájára nőtt, miközben részarányuk 12-ről 37%-ra emelkedett.

### Tehergépkocsi-állomány alakulása a Nyugat-Dunántúlon



A tehergépkocsik száma 1970-ben még a 6 000 darabot sem érte el és 1980-ig is mindössze 3300-zal bővült. Ugrásszerű változás csak az ezt követő tíz évben történt és 1980-hoz képest közel tízezerrel nőtt az állomány. A 30 ezret 1997-ben érte el, míg a 40 ezres számot 2006-ban lépte át.

**2006-ban az áruszállító tehergépkocsi-állomány több mint egyharmada volt 1 és másfél tonna közötti és majdnem ugyanannyi 1 tonna alatti teherbírású.** Az ezeknél nagyobb teherbírással rendelkező teherautók hányada is minden kategóriában az országoshoz közel hasonlóan alakult. A közúti szállítási teljesítmények döntő részét adó 3,5 tonna feletti teherbírású tehergépkocsik részaránya 2003-óta 17,4%-ról 11,6%-ra csökkent.

### 3.2. A tehergépkocsi-állomány típus és üzemanyag felhasználás szerint

A **gyártmányok szerinti megoszlást** tekintve a személygépkocsiktól eltérően kisebb a koncentráció, azaz egyetlen márka száma sem éri el a teljes állomány 10%-át. 2006-ban a három piacvezető közel azonos forgalomban lévő járművel rendelkezett, mintegy négyszáz darabbal megelőzve a Renault-t és a Fordot a Volkswagen állt a sor elején közel 3 700 kocsival. Összesen tizenöt márka száma haladja meg az ezret, többségükben európai gyártmányok, míg a négy legismertebb távol-keleti közül (Toyota, Mitsubishi, Mazda, Nissan) a Toyota a legnépszerűbb.

Tizenöt évvel korábban még a „keleti” gyártmányok voltak a listavezetők. Az élen közel 5,5 ezer járművel az IFA állt, megelőzve a másik keletnémet márkát, a Barkast. Előbbi csakúgy, mint a személygépkocsiknál a Lada, számának jelentős csökkenése ellenére is megőrizte népszerűségét. A többi gyártmány, mint az IZS, Kamaz, UAZ, Tatra, Rába, ZUK gyakorlatilag vagy eltűnt a palettáról vagy számuk néhány százra esett vissza. A mai korszerű tehergépkocsik közül 1995 és 2006 között a Peugeot, a Renault és a Ford gyarapította a legtöbb járművel állományát. E három márkából 2006-ban együttvéve közel 7 ezerrel több futott, mint az időszak elején.

A vezető gyártmányok tekintetében eltérő sorrend alakult ki a régió megyéi között. Győr-Moson-Sopronban a régióhoz képest leszorult a képzeletbeli dobogóról a Ford, helyét a Mercedes foglalta el. Ugyanezt tette a Fiat Vas megyében, míg Zalában a Ford és a Toyota is megelőzte a régióban legnépszerűbb Volkswagent és Renault-t. A kisebb koncentráció ellenére az első tíz márka a teljes állomány közel kétharmadát teszi ki.

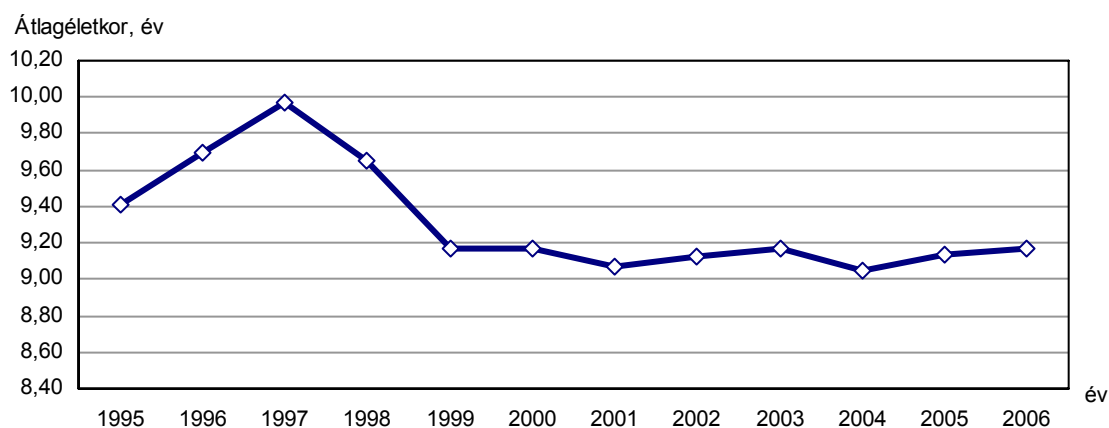
Az üzemeltetési költségek lefaragása a szállítási tevékenység jövedelmezőségének egyik fontos tényezője. Korábban a relatíve olcsóbb üzemanyag és a piaci versenyhelyzet hiánya még lehetővé tette a „benzinfaló” járművek üzemeltetését is. A piaci változások következtében egyre gyorsabban tűntek el a korszerűtlen, **benzinnel működő tehergépkocsik** és helyüket a **dízeles teherautók** veszik át. 1998-ban a tehergépkocsik háromtizede fogyasztott benzint, 2006-ra ez az arány 10%-ra mérséklődött.

A vezető gyártmányok közül a Volkswagenek és a Renault-k 8–9%-a, a Fiatok 13%-a még benzinüzemű, az Opel típusainál ez meghaladta a 28%-ot, míg a többiek 94–98%-ban már gázolajat fogyasztottak. A MAN-nak csak dízeles tehergépkocsija van forgalomban, de az Iveco-k és az IFA-k is szinte kizárólag gázolajjal működtek. Ezzel szemben a Skodák, ZUK-ok, Suzukik, Barkasok nagy többsége benzinnel üzemelt.

### 3.3. A tehergépkocsi-állomány átlagéletkora

A teljes állományra vonatkozóan a dízelüzemű tehergépkocsik átlagéletkorának csökkenése ki tudta egyenlíteni a benzint fogyasztó járművek „öregedését”. Ez azt eredményezte, hogy 1996 és 2006 között a régió tehergépkocsi parkjának átlagéletkora fél évvel csökkent. A 2006. évi 9,2 év átlagéletkor alacsonyabb az országosnál, a térségek között pedig a nyugat-dunántúli állomány a közép-magyarországi régió után a legfiatalabb. Míg a régió megyéi közül a Győr-Moson-Soproni tehergépkocsi park átlagéletkora a közép-magyarországihoz áll közelebb, addig Vasé és Zaláé az országos átlag körüli.

### Tehergépkocsik átlagéletkorának alakulása a Nyugat-Dunántúlon



Nagy szóródás figyelhető meg az egyes gyártmányok átlagéletkora között. A legfiatalabb és legidősebb járműpark kora között majdnem tízszeres a különbség. 19 gyártmány járműinek átlagéletkora haladta meg a 20 évet. A legnagyobb forgalomban lévő állományt adó márkák általában fiatalabbak az átlagosnál. Ebből a csoportból a francia típusok (Peugeot, Renault, Citroen) átlagéletkora a legkisebb, a többségé 7–8 év közé esik, a Volkswagené és a Mercedesé 10 év fölötti. Egyedül az IFA-ké kiugróan magas, 21,3 év.

### A tehergépkocsi-állomány megoszlása gyártási év szerint

Gyártás éve	Győr-Moson-Sopron megye	Vas megye	Zala megye	Nyugat-Dunántúl
2006	5,2	4,4	4,1	4,7
2005	5,2	4,3	4,3	4,7
2004	6,2	6,2	5,9	6,1
1998-2003	46,5	44,9	45,9	45,9
1992-1997	20,6	22,1	21,3	21,2
1986-1991	9,0	10,8	12,0	10,3
1979-1985	5,8	5,7	5,1	5,6
1979 előtt	2,1	2,0	1,9	2,0
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

A tehergépkocsik (9,2 év) átlagéletkorát a dízelüzeműek alacsonyabb (8,7 év) és a benzint, illetve egyéb üzemanyagot fogyasztók annál jóval magasabb korú állománya adja. Előbbiek átlagban 13,7, illetve 12,2 éve hagyták el a szerelő üzemet. A különböző üzemanyaggal működő tehergépkocsik állománya minden esetben Győr-Moson-Sopron megyében a legfiatalabb és Zalában a legidősebb, de a vasi és zalai között nincs számottevő eltérés.

## Összefoglalás

Összefoglalásként elmondható, hogy Nyugat-Dunántúl személygépkocsi parkja az elmúlt néhány évtized során az országosnál nagyobb ütemben gyarapodott. Az 1000 lakosra jutó járműsűrűséget illetően a középmezőnyből az élmezőnybe zárkózott fel.

Jelentősen megnöttek a háztartások személygépkocsi vásárlásra fordított kiadásai, melyek az autók átlagos életkorára is kedvező hatással voltak. Az elmúlt évtizedben az állomány fokozatosan fiatalodott, átlagéletkora közelít a 10 évhez. Mindezek ellenére területi eltérések ma is jellemzik a gépkocsi-ellátottságot, ami egyben utal a régiók között meglévő fejlettségbeli különbségekre. A régió minden megyéjében található az átlagot jóval meghaladó és az alatti járműsűrűséggel rendelkező térségek, ugyanakkor erős koncentrációra utal, hogy a gépkocsi park negyztizede a megyei jogú városokban található és gyorsan emelkedik a körülöttük kialakuló agglomerálódó térségekben is.

A rendszerváltozástól napjainkig eltelt időszak jelentős részét a régebben „egyeduralkodónak” számító „keleti” márkák számának gyors csökkenése, a személygépkocsi-állomány gyártmány szerinti összetételének jelentős átalakulása és a típusválaszték bővülése jellemezte. Az utóbbi években a vezető márkák sorrendje már alig változott, az élmezőnyt az Opel, a Suzuki és a Volkswagen alkotta.

Nőtt a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezetttek száma és azon belül a 3 évesnél fiatalabb autók aránya. 2006-ban jelentős részüket országosan és a régióban egyaránt ugyanaz a hét márka képviselte. A piacon megjelenő új gyártmányok erősen differenciálták a márkák közötti átlag életkorbeli különbségeket, de a legnagyobb számú Opel és Suzuki az átlaghoz mérve még mindig fiatalnak számít.

A gépkocsik többsége benzint fogyasztott, egyre emelkedik azonban az olcsóbb üzemeltetésű dízelek aránya. Az utakon futó személyautók zöme 1400 cm<sup>3</sup>-nél kisebb hengerűrtartalmú, de már egyre gyakrabban találkozni az utakon ennél nagyobbakkal is.

A tehergépkocsik száma 2006-ban lépte át a régióban a 40 ezret. Az előző évekhez képest csökkent a szállítási teljesítmény nagyobb hányadát adó 3,5 tonna feletti és nőtt az ennél kisebb teherbírásúak részaránya.

A gyártmányok szerinti koncentráció mértéke kisebb, mint a személygépkocsiknál. Öt márkából volt ezernél is több a forgalomban, az első három helyen a Volkswagen, a Renault és a Ford állt. A piaci változásokhoz igazodva a benzinüzemű járművek helyét egyre inkább átveszik a dízeles teherautók, a vezető gyártmányok is túlnyomó részt gázolajat fogyasztanak.

A legidősebb és legfiatalabb gyártmányok átlag életkora között majd tízszeres a különbség, de a legnagyobb állománnyal rendelkezőké általában a teljes járműparké alatt marad. A dízelüzeműeké nem éri el a kilenc évet, a benzines motorral működők ennél átlagban öt évvel többet töltöttek el a forgalomban.

Az autóbustól üzemeltető vállalkozások Nyugat-Dunántúlon rendelkeztek a legfiatalabb állománnyal, kétharmadukat 1991 után gyártották.

A motorkerékpár az egyetlen személyszállító gépjármű amelyből 1970-ben több futott, mint 2006-ban, amikor is 10 000 lakosra 130 jutott. Az állomány bővülése 1992–1997 között megtorpant, de azóta számuk egyenletesen nőtt.



## TÁBLÁZATOK

## Táblák címjegyzéke

	Oldal
Személyszállító és egyéb járműállomány megyénként és régióként, 2006. december 31. ....	27
Teherszállító és egyéb járműállomány megyénként és régióként, 2006. december 31. ....	28
A gépjárműállomány átlagos életkora, 2006. december 31. ....	29
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett közúti gépjárművek száma megyénként és régióként, 2006. ....	30
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett közúti gépjárművek átlagos életkora megyénként és régióként. ....	31
Személygépkocsi-állomány a Nyugat-Dunántúlon gyártmány szerint, 2006. december 31. ....	32
A személygépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon üzemanyag-felhasználás szerint, 2006. december 31. ....	33
A személygépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon hengerűrtartalom szerint, 2006. december 31. ....	34
A benzin- és gázolajüzemű személygépkocsik számának megoszlása a Nyugat-Dunántúlon hengerűrtartalom szerint, 2006. december 31. ....	35
A Magyarországon 2006-ban első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon. ....	36
Tehergépkocsi-állomány a Nyugat-Dunántúlon gyártmány szerint, 2006. december 31. ....	37
A tehergépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon üzemanyag-felhasználás szerint, 2006. december 31. ....	38
Áruszállító tehergépkocsik száma és megoszlása a Nyugat-Dunántúlon, 2006. december 31. ....	39

**Személyszállító és egyéb járműállomány megyénként és régióként, 2006. december 31.**

Főváros, megye, régió	Személy- gépkocsi	Autóbusz	Motor- kerékpár	Lakókocsi	Összesen
Budapest	593 138	4 461	20 367	1 790	619 756
Pest	396 868	1 034	18 174	1 080	417 156
<b>Közép-Magyarország</b>	<b>990 006</b>	<b>5 495</b>	<b>38 541</b>	<b>2 870</b>	<b>1 036 912</b>
Fejér	127 007	1 172	5 549	231	133 959
Komárom-Esztergom	93 096	676	4 316	176	98 264
Veszprém	107 703	700	4 756	158	113 317
<b>Közép-Dunántúl</b>	<b>327 806</b>	<b>2 548</b>	<b>14 621</b>	<b>565</b>	<b>345 540</b>
Győr-Moson-Sopron	136 628	702	6 353	185	143 868
Vas	79 553	404	2 993	148	83 098
Zala	88 220	505	3 720	152	92 597
<b>Nyugat-Dunántúl</b>	<b>304 401</b>	<b>1 611</b>	<b>13 066</b>	<b>485</b>	<b>319 563</b>
Baranya	112 781	829	4 365	266	118 241
Somogy	92 722	542	4 432	155	97 851
Tolna	69 217	413	3 715	118	73 463
<b>Dél-Dunántúl</b>	<b>274 720</b>	<b>1 784</b>	<b>12 512</b>	<b>539</b>	<b>289 555</b>
Borsod-Abaúj-Zemplén	163 101	1 208	6 240	165	170 714
Heves	88 182	703	3 461	173	92 519
Nógrád	54 353	383	2 349	98	57 183
<b>Észak-Magyarország</b>	<b>305 636</b>	<b>2 294</b>	<b>12 050</b>	<b>436</b>	<b>320 416</b>
Hajdú-Bihar	138 156	773	6 360	226	145 515
Jász-Nagykun-Szolnok	94 473	604	5 895	153	101 125
Szabolcs-Szatmár-Bereg	142 368	746	5 145	92	148 351
<b>Észak-Alföld</b>	<b>374 997</b>	<b>2 123</b>	<b>17 400</b>	<b>471</b>	<b>394 991</b>
Bács-Kiskun	165 636	761	9 311	368	176 076
Békés	95 796	449	5 672	164	102 081
Csongrád	112 815	646	6 944	196	120 601
<b>Dél-Alföld</b>	<b>374 247</b>	<b>1 856</b>	<b>21 927</b>	<b>728</b>	<b>398 758</b>
Országos területre nem bontható	1 914	10	71	4	1 999
<b>Mindösszesen</b>	<b>2 953 737</b>	<b>17 721</b>	<b>130 188</b>	<b>6 098</b>	<b>3 107 744</b>

**Teherszállító és egyéb járműállomány, megyéenként és régióként, 2006. december 31.**

Főváros, megye, régió	Tehergépkeci	Ebből: áruszállító	Vontató	Teher-szállító gépjármű	Teher-szállító vontatmányok	Lassú jármű
Budapest	79 965	76 362	4 021	83 986	30 699	1 965
Pest	58 606	56 663	4 658	63 264	41 569	6 481
<b>Közép-Magyarország</b>	<b>138 571</b>	<b>133 025</b>	<b>8 679</b>	<b>147 250</b>	<b>72 268</b>	<b>8 446</b>
Fejér	16 397	15 742	1 900	18 297	15 933	3 743
Komárom-Esztergom	12 756	12 333	1 441	14 197	9 981	2 071
Veszprém	14 612	14 106	1 245	15 857	13 606	3 954
<b>Közép-Dunántúl</b>	<b>43 765</b>	<b>42 181</b>	<b>4 586</b>	<b>48 351</b>	<b>39 520</b>	<b>9 768</b>
Győr-Moson-Sopron	18 747	18 056	2 389	21 136	19 702	6 428
Vas	9 568	9 173	1 299	10 867	11 329	4 176
Zala	11 819	11 373	1 462	13 281	11 614	3 243
<b>Nyugat-Dunántúl</b>	<b>40 134</b>	<b>38 602</b>	<b>5 150</b>	<b>45 284</b>	<b>42 645</b>	<b>13 847</b>
Baranya	14 495	13 979	1 377	15 872	13 139	3 555
Somogy	12 606	12 013	1 414	14 020	13 438	5 103
Tolna	9 485	9 157	1 258	10 743	11 114	3 672
<b>Dél-Dunántúl</b>	<b>36 586</b>	<b>35 149</b>	<b>4 049</b>	<b>40 635</b>	<b>37 691</b>	<b>12 330</b>
Borsod-Abaúj-Zemplén	21 096	20 298	2 021	23 117	20 042	6 020
Heves	12 172	11 755	1 304	13 476	12 438	2 876
Nógrád	6 698	6 483	456	7 154	5 375	1 677
<b>Észak-Magyarország</b>	<b>39 966</b>	<b>38 536</b>	<b>3 781</b>	<b>43 747</b>	<b>37 855</b>	<b>10 573</b>
Hajdú-Bihar	19 912	19 246	2 357	22 269	22 628	8 915
Jász-Nagykun-Szolnok	13 108	12 637	1 402	14 510	17 628	6 180
Szabolcs-Szatmár-Bereg	17 689	17 110	2 744	20 433	26 157	11 292
<b>Észak-Alföld</b>	<b>50 709</b>	<b>48 993</b>	<b>6 503</b>	<b>57 212</b>	<b>66 413</b>	<b>26 387</b>
Bács-Kiskun	24 805	24 110	3 097	27 902	35 748	13 004
Békés	12 497	12 049	2 073	14 570	20 818	7 838
Csongrád	17 515	16 922	1 620	19 135	22 935	9 146
<b>Dél-Alföld</b>	<b>54 817</b>	<b>53 081</b>	<b>6 790</b>	<b>61 607</b>	<b>79 501</b>	<b>29 988</b>
Országos területre nem bontható	6	5	1	7	4	–
<b>Mindösszesen</b>	<b>404 888</b>	<b>389 897</b>	<b>39 560</b>	<b>444 448</b>	<b>376 172</b>	<b>111 370</b>

**A gépjármű állomány átlagos életkora, 2006. december 31.**

Főváros, megye, régió	Személy- gépkocsi	Motor- kerékpár	Autóbusz	Teher- gépkocsi	Ebből: áruszállító	Vontató	Össze- sen
Budapest	8,93	10,55	13,90	8,62	8,35	5,58	8,95
Pest	10,10	11,89	13,86	9,18	8,98	6,86	10,03
<b>Közép-Magyarország</b>	9,40	11,19	13,90	8,86	8,62	6,27	9,39
Fejér	10,41	14,74	12,56	9,59	9,31	7,43	10,46
Komárom-Esztergom	9,90	14,55	12,98	9,01	8,80	6,75	9,95
Veszprém	10,72	14,69	12,55	9,45	9,21	7,79	10,70
<b>Közép-Dunántúl</b>	10,37	14,66	12,67	9,38	9,13	7,32	10,40
Győr-Moson-Sopron	9,76	13,98	11,35	8,98	8,71	6,93	9,80
Vas	10,70	15,14	13,59	9,34	9,03	7,47	10,67
Zala	10,32	16,06	10,76	9,33	9,07	6,53	10,36
<b>Nyugat-Dunántúl</b>	10,17	14,83	11,72	9,17	8,89	6,95	10,19
Baranya	11,16	16,16	11,32	9,39	9,16	7,26	11,09
Somogy	10,97	15,61	12,55	9,97	9,71	8,06	11,01
Tolna	11,71	16,35	12,34	10,02	9,77	7,58	11,67
<b>Dél-Dunántúl</b>	11,23	16,02	11,93	9,75	9,50	7,64	11,21
Borsod-Abaúj-Zemplén	10,66	16,63	12,94	9,86	9,62	6,40	10,74
Heves	11,06	16,14	12,69	9,53	9,30	6,57	11,01
Nógrád	11,01	15,98	12,79	10,56	10,36	9,67	11,15
<b>Észak-Magyarország</b>	10,84	16,36	12,84	9,88	9,65	6,85	10,89
Hajdú-Bihar	10,57	16,88	11,93	9,36	9,13	7,89	10,63
Jász-Nagykun-Szolnok	10,84	18,31	12,77	9,53	9,29	8,78	11,06
Szabolcs-Szatmár-Bereg	10,09	16,38	12,72	9,79	9,57	6,34	10,20
<b>Észak-Alföld</b>	10,46	17,22	12,45	9,55	9,32	7,43	10,58
Bács-Kiskun	11,79	17,16	14,06	9,67	9,48	7,29	11,72
Békés	11,89	18,70	12,35	10,57	10,32	7,91	12,01
Csongrád	11,76	17,99	11,94	10,04	9,85	8,61	11,82
<b>Dél-Alföld</b>	11,81	17,82	12,91	10,00	9,79	7,79	11,82
Országos területre nem bontható	11,23	19,64	18,20	11,34	11,19	12,40	11,54
<b>Mindösszesen</b>	10,34	14,81	12,91	9,37	9,13	7,13	10,37

**Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett közúti gépjárművek száma  
megyénként és régióként, 2006**

Főváros, megye, régió	Személy- gépkocsi	Autóbusz	Motor- kerékpár	Teher- gépkocsi	Ebből: áruszállító	Vontató
Budapest	60 522	512	2 423	11 144	10 714	3 302
Pest	27 689	21	2 121	3 716	3 642	379
<b>Közép-Magyarország</b>	<b>88 211</b>	<b>533</b>	<b>4 544</b>	<b>14 860</b>	<b>14 356</b>	<b>3 681</b>
Fejér	7 708	59	453	1 004	996	119
Komárom-Esztergom	5 855	22	436	799	786	58
Veszprém	5 533	34	401	821	813	68
<b>Közép-Dunántúl</b>	<b>19 096</b>	<b>115</b>	<b>1 290</b>	<b>2 624</b>	<b>2 595</b>	<b>245</b>
Győr-Moson-Sopron	8 453	10	635	1 262	1 232	169
Vas	4 566	21	307	748	735	111
Zala	4 849	20	324	627	617	102
<b>Nyugat-Dunántúl</b>	<b>17 868</b>	<b>51</b>	<b>1 266</b>	<b>2 637</b>	<b>2 584</b>	<b>382</b>
Baranya	6 861	51	381	769	755	65
Somogy	5 641	27	353	773	696	68
Tolna	3 626	26	276	517	508	58
<b>Dél-Dunántúl</b>	<b>16 128</b>	<b>104</b>	<b>1 010</b>	<b>2 059</b>	<b>1 959</b>	<b>191</b>
Borsod-Abaúj-Zemplén	8 438	75	472	1 182	1 163	60
Heves	4 269	41	301	778	765	189
Nógrád	2 881	14	190	334	328	18
<b>Észak-Magyarország</b>	<b>15 588</b>	<b>130</b>	<b>963</b>	<b>2 294</b>	<b>2 256</b>	<b>267</b>
Hajdú-Bihar	8 079	43	512	1 151	1 135	136
Jász-Nagykun-Szolnok	5 757	32	400	832	801	151
Szabolcs-Szatmár-Bereg	8 846	31	448	929	920	84
<b>Észak-Alföld</b>	<b>22 682</b>	<b>106</b>	<b>1 360</b>	<b>2 912</b>	<b>2 856</b>	<b>371</b>
Bács-Kiskun	9 072	26	683	1 736	1 707	268
Békés	4 858	21	359	618	603	106
Csongrád	9 124	27	555	2 650	2 564	568
<b>Dél-Alföld</b>	<b>23 054</b>	<b>74</b>	<b>1 597</b>	<b>5 004</b>	<b>4 874</b>	<b>942</b>
Területre nem bontható	26	4	1	76	71	100
Külföldiek összesen	38	–	–	55	53	81
<b>Mindösszesen</b>	<b>202 691</b>	<b>1 117</b>	<b>12 031</b>	<b>32 521</b>	<b>31 604</b>	<b>6 260</b>

**Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett közúti gépjárművek átlagos életkora  
megyénként és régióként, 2006.**

Főváros, megye, régió	Személy- gépkocsi	Motor- kerékpár	Autóbusz	Teher- gépkocsi	Ebből: áruszállító	Vontató
Budapest	0,50	1,18	2,74	1,94	1,83	1,39
Pest	0,65	1,57	5,58	2,18	2,12	2,08
<b>Közép-Magyarország</b>	0,55	1,37	2,85	2,00	1,90	1,46
Fejér	0,64	2,44	2,60	2,34	2,35	3,01
Komárom-Esztergom	0,48	1,01	0,46	2,26	2,26	2,19
Veszprém	0,54	2,31	1,30	1,98	1,92	3,00
<b>Közép-Dunántúl</b>	0,56	1,92	1,81	2,20	2,19	2,82
Győr-Moson-Sopron	0,61	1,86	1,48	2,14	2,05	2,01
Vas	0,56	1,79	0,57	3,17	3,09	1,73
Zala	0,48	1,93	2,11	2,30	2,26	1,49
<b>Nyugat-Dunántúl</b>	0,56	1,86	1,35	2,47	2,40	1,79
Baranya	0,86	3,29	0,27	2,31	2,25	2,42
Somogy	0,62	1,48	1,08	1,68	1,83	3,39
Tolna	0,96	2,46	0,35	2,62	2,52	2,33
<b>Dél-Dunántúl</b>	0,80	2,43	0,50	2,15	2,17	2,74
Borsod-Abaúj-Zemplén	0,45	2,18	0,24	2,67	2,65	2,34
Heves	0,60	1,87	2,67	2,16	2,09	2,14
Nógrád	0,47	2,18	0,00	3,09	3,00	4,35
<b>Észak-Magyarország</b>	0,50	2,08	0,98	2,56	2,51	2,34
Hajdú-Bihar	0,47	2,56	0,72	2,20	2,16	3,32
Jász-Nagykun-Szolnok	0,63	2,40	4,64	1,89	1,79	3,58
Szabolcs-Szatmár-Bereg	0,36	2,15	1,09	2,09	2,07	3,12
<b>Észak-Alföld</b>	0,47	2,38	2,01	2,08	2,03	3,38
Bács-Kiskun	1,20	2,19	1,86	2,98	2,91	2,99
Békés	0,77	2,22	0,42	2,48	2,29	3,70
Csongrád	0,92	2,45	2,42	2,53	2,54	2,14
<b>Dél-Alföld</b>	1,00	2,28	1,66	2,68	2,64	2,56
Területre nem bontható	0,22	8,6	...	1,44	1,4	1,23
Külföldiek összesen	0,37	–	–	0,78	0,79	0,94
<b>Mindösszesen</b>	0,61	1,86	2,10	2,21	2,15	1,88

**Személygépkocsi-állomány a Nyugat-Dunántúlon gyártmány szerint, 2006. december 31.**

Gyártmány	Összesen	ebből: 3 év alatti	Gyártmány	Összesen	ebből: 3 év alatti
OPEL	42 464	8 361	JEEP	131	12
SUZUKI	36 103	10 811	ALEKO	129	–
VOLKSWAGEN	25 537	4 099	BARKAS	125	–
FORD	21 226	4 952	UAZ	98	–
RENAULT	20 972	4 989	DODGE	88	2
LADA	20 475	35	SSANGYONG	62	30
FIAT	17 726	2 542	DATSUN	58	–
ŠKODA	16 834	3 996	MINI	58	22
PEUGEOT	11 224	2 535	PORSCHE	56	8
TOYOTA	9 925	2 697	LEXUS	55	29
TRABANT	8 686	–	GEO	53	–
CITROËN	8 459	2 272	ISUZU	52	–
DAEWOO	7 175	1 234	AUSTIN	51	–
SEAT	6 308	1 950	JAGUAR	50	9
AUDI	4 748	704	SIMCA-TALBOT	49	–
<b>Első 15 gyártmány</b>			ARO	47	–
<b>összesen</b>	<b>257 862</b>	<b>51 177</b>	PONTIAC	46	–
WARTBURG	4 682	–	AUTOBIANCHI	33	–
NISSAN	4 148	882	PROTON	31	–
HONDA	4 068	1 052	PLYMOUTH	27	–
POLSKI FIAT	3 630	–	OLTCIT	26	–
MAZDA	3 603	503	TALBOT	22	–
MERCEDES	3 267	396	GAZ	18	–
BMW	3 094	507	INNOCENTI	14	–
MITSUBISHI	2 719	260	MG	14	–
CHEVROLET	2 445	2 386	CADILLAC	10	1
DACIA	1 783	604	SMART	10	6
VOLVO	1 653	317	TATA	10	1
ALFA ROMEO	1 558	78	ZAPOROZSEC	10	–
HYUNDAI	1 495	517	BUICK	8	–
MARUTI	1 088	1	MERCURY	8	–
ZASTAVA	969	–	OLDSMOBILE	7	–
KIA	812	446	TRIUMPH	7	–
LANCIA	699	20	VOLGA	6	–
ROVER	575	12	STEYR-PUCH	5	–
DAIHATSU	553	–	IVECO	3	–
CHRYSLER	449	26	LINCOLN	3	–
DATSUN-NISSAN	433	–	NYSA	3	–
SUBARU	264	30	PIAGGIO	3	–
TAVRIA	222	–	BEDFORD	2	–
SAAB	221	51	ZUK	2	–
MOSZKVIC	193	–	Egyéb	73	5
LAND ROVER	179	32	<b>Összesen</b>	<b>304 401</b>	<b>59 476</b>
MCC	174	54			



**A személygépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon üzemanyag-felhasználás szerint  
2006. december 31.**

Gyártmány	Benzin	Gázolaj	Egyéb	Összesen	Átlagéletkor, év
	üzemű				
Összesen	253 789	50 156	456	304 401	10,17
Ebből:					
ALFA ROMEO	1 200	350	8	1 558	11,80
AUDI	2 347	2 382	19	4 748	11,35
BMW	1 599	1 490	5	3 094	10,56
CHEVROLET	2 435	9	1	2 445	1,56
CHRYSLER	227	220	2	449	8,78
CITROËN	5 648	2 807	4	8 459	6,90
DACIA	1 730	53	–	1 783	14,11
DAEWOO	7 167	–	8	7 175	6,23
DAIHATSU	447	105	1	553	16,35
FIAT	14 705	3 005	16	17 726	10,37
FORD	15 620	5 579	27	21 226	9,30
HONDA	3 801	262	5	4 068	8,83
HYUNDAI	1 106	389	–	1 495	6,00
KIA	586	224	2	812	3,70
LADA	20 323	17	135	20 475	19,35
LANCIA	463	233	3	699	15,02
MARUTI	1 088	–	–	1 088	14,85
MAZDA	2 694	902	7	3 603	12,92
MERCEDES	1 198	2 057	12	3 267	12,46
MITSUBISHI	2 113	598	8	2 719	12,04
MOSZKVIC	193	–	–	193	23,05
NISSAN	3 457	684	7	4 148	9,11
OPEL	36 454	5 979	31	42 464	8,80
PEUGEOT	7 908	3 309	7	11 224	7,08
POLSKI FIAT	3 622	6	2	3 630	20,57
RENAULT	16 284	4 680	8	20 972	7,45
ROVER	384	189	2	575	8,55
SEAT	5 263	1 039	6	6 308	6,34
ŠKODA	15 575	1 230	29	16 834	10,60
SUZUKI	35 736	353	14	36 103	5,99
TOYOTA	8 173	1 737	15	9 925	7,73
TRABANT	8 675	2	9	8 686	20,31
VOLKSWAGEN	16 528	8 987	22	25 537	11,02
VOLVO	914	735	4	1 653	8,52
WARTBURG	4 657	6	19	4 682	20,03
ZASTAVA	965	3	1	969	20,30

**A személygépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon hengerűrtartalom szerint,  
2006. december 31.**

Gyártmány	1399 cm <sup>3</sup> -ig	1400–1999 cm <sup>3</sup> között	2000 cm <sup>3</sup> és fölötte	Összesen
Összesen	191 869	100 448	12 084	304 401
Ebből:				
ALFA ROMEO	215	1 185	158	1 558
AUDI	68	3 470	1 210	4 748
BMW	3	1 496	1 595	3 094
CHEVROLET	1 973	414	58	2 445
CHRYSLER	–	92	357	449
CITROËN	3 733	4 496	230	8 459
DACIA	1 708	73	2	1 783
DAEWOO	4 763	2 411	1	7 175
DAIHATSU	455	92	6	553
FIAT	13 648	3 898	180	17 726
FORD	10 218	10 271	737	21 226
HONDA	1 612	2 161	295	4 068
HYUNDAI	555	826	114	1 495
KIA	384	347	81	812
LADA	12 975	7 496	4	20 475
LANCIA	192	413	94	699
MARUT	1 088	–	–	1 088
MAZDA	922	2 567	114	3 603
MERCEDES	102	1 253	1 912	3 267
MOSZKVIC	5	187	1	193
MITSUBISHI	659	1 631	429	2 719
NISSAN	1 783	2 087	278	4 148
OPEL	26 217	15 361	886	42 464
PEUGEOT	6 829	4 194	201	11 224
POLSKIFIAT	3 339	284	7	3 630
RENAULT	13 311	7 206	455	20 972
ROVER	208	341	26	575
SEAT	3 859	2 442	7	6 308
ŠKODA	14 551	2 269	14	16 834
SUZUKI	34 061	2 029	13	36 103
TOYOTA	6 176	3 163	586	9 925
TRABANT	8 676	–	10	8 686
VOLKSWAGEN	10 728	14 275	534	25 537
VOLVO	42	966	645	1 653
WARTBURG	4 674	4	4	4 682
ZASTAVA	967	1	1	969

**A benzin- és gázolajüzemű személygépkocsik számának megoszlása a Nyugat-Dunántúlon  
hengertartalom szerint, 2006. december 31.**

(százalék)

Gyártmány	Benzin			Gázolaj		
	üzemű					
	1399 cm <sup>3</sup> -ig	1400–1999 cm <sup>3</sup> között	2000 cm <sup>3</sup> és fölötte	1399 cm <sup>3</sup> -ig	1400–1999 cm <sup>3</sup> között	2000 cm <sup>3</sup> és fölötte
Összesen	73,9	24,6	1,6	8,5	75,4	16,1
Ebből:						
ALFA ROMEO	17,7	78,1	4,3	–	69,4	30,6
AUDI	2,5	77,8	19,7	0,4	68,4	31,2
BMW	0,2	64,7	35,1	–	30,7	69,3
CHEVROLET	81,0	16,8	2,1	–	44,4	55,6
CHRYSLER	–	40,5	59,5	–	–	100,0
CITROËN	56,7	42,8	0,5	19,0	73,9	7,1
DACIA	98,7	1,3	0,1	1,9	96,2	1,9
DAEWOO	66,5	33,5	0,0	–	–	–
DAIHATSU	79,2	20,6	0,2	95,2	–	4,8
FIAT	85,3	14,7	0,0	36,5	57,7	5,8
FORD	62,1	36,3	1,6	9,2	82,1	8,7
HONDA	42,4	54,4	3,2	–	34,0	66,0
HYUNDAI	50,2	49,3	0,5	–	72,2	27,8
KIA	65,4	34,3	0,3	–	64,7	35,3
LADA	63,6	36,4	0,0	35,3	64,7	–
LANCIA	40,8	56,6	2,6	0,9	63,9	35,2
MARUTI	100,0	–	–	–	–	–
MAZDA	33,5	63,9	2,6	2,1	93,1	4,8
MERCEDES	8,5	48,9	42,6	–	32,2	67,8
MOSZKVIC	2,6	96,9	0,5	–	–	–
MITSUBISHI	31,1	64,5	4,4	0,2	43,6	56,2
NISSAN	51,4	47,4	1,2	0,3	65,2	34,5
OPEL	71,1	27,9	1,0	4,7	86,5	8,9
PEUGEOT	76,6	22,6	0,7	23,1	72,5	4,3
POLSKI FIAT	92,2	7,8	0,0	–	–	100,0
RENAULT	81,6	17,7	0,6	0,3	92,2	7,5
ROVER	53,6	41,1	5,2	0,5	96,3	3,2
SEAT	73,1	26,8	0,1	1,0	99,0	–
ŠKODA	93,2	6,7	0,0	0,1	99,0	0,9
SUZUKI	94,6	5,4	0,0	70,5	29,5	–
TOYOTA	71,2	27,8	1,0	20,3	50,5	29,2
TRABANT	99,9	–	0,1	100,0	–	–
VOLKSWAGEN	63,7	35,7	0,6	2,1	93,0	4,9
VOLVO	4,6	72,4	23,0	–	41,0	59,0
WARTBURG	99,9	0,0	0,1	66,7	33,3	–
ZASTAVA	99,8	0,1	0,1	100,0	–	–

**A Magyarországon 2006-ban első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma  
a Nyugat-Dunántúlon**

Gyártmány	Összesen	ebből: 3 év alatti	Gyártmány	Összesen	ebből: 3 év alatti
SUZUKI	2 970	2 965	ROVER	17	5
FORD	1 862	1 690	LEXUS	16	15
OPEL	1 654	1 503	MINI	15	9
RENAULT	1 337	1 262	SUBARU	12	12
VOLKSWAGEN	1 311	1 127	SAAB	10	6
ŠKODA	1 085	1 082	SMART	10	6
TOYOTA	1 024	975	LAND ROVER	8	6
CHEVROLET	898	898	JEEP	5	5
CITROËN	856	827	JAGUAR	4	4
FIAT	838	797	LADA	4	2
PEUGEOT	690	669	DAEWOO	3	–
SEAT	609	591	DODGE	2	1
HONDA	459	436	PORSCHE	2	2
AUDI	421	357	AUSTIN	1	–
NISSAN	272	260	BUICK	1	–
BMW	238	174	CADILLAC	1	–
MERCEDES	214	164	DAIHATSU	1	–
MAZDA	179	172	LIGIER	1	–
KIA	169	169	MARUTI	1	–
DACIA	133	133	MG	1	–
HYUNDAI	133	127	MG ROVER	1	–
VOLVO	132	103	MICROCAR	1	–
MITSUBISHI	92	88	SANTANA	1	–
ALFA ROMEO	61	32	TATA	1	1
MCC	36	15	TRABANT	1	–
CHRYSLER	33	12	TRIUMPH	1	–
SSANGYONG	21	21	UAZ	1	–
LANCIA	19	6	<b>Összesen</b>	<b>17 868</b>	<b>16 729</b>

**Tehergépkocsi-állomány a Nyugat-Dunántúlon gyártmány szerint, 2006. december 31.**

Gyártmány	Összesen	ebből: 3 év alatti	Gyártmány	Összesen	ebből: 3 év alatti
VOLKSWAGEN	3 695	512	WARTBURG	46	–
RENAULT	3 296	939	LANDROVER	42	5
FORD	3 208	899	STAR	40	–
MERCEDES	2 906	343	IZS	37	–
TOYOTA	2 666	298	CSEPEL	36	–
PEUGEOT	2 623	318	ROBUR	29	–
FIAT	2 576	596	MAGIRUS	27	–
MITSUBISHI	1 848	349	ALEKO	19	–
CITROËN	1 694	401	DODGE	16	5
OPEL	1 649	329	NYSA	16	–
IVECO	1 543	301	DAIHATSU	15	1
MAZDA	1 462	142	PRAGA	14	–
IFA	1 435	–	ZIL	14	–
NISSAN	1 356	181	ÖAF	12	–
MAN	1 113	190	MAZ	11	5
<b>Első 15 gyártmány</b>			KRAZ	9	–
<b>összesen</b>	<b>33 070</b>	<b>5 798</b>	LADA	9	–
HYUNDAI	786	34	PIAGGIO	8	1
ŠKODA	750	57	DACIA	7	–
KIA	654	135	HONDA	7	–
BARKAS	427	1	ZASTAVA	7	–
TATRA	299	11	CHRYSLER	6	–
ZUK	297	–	HANOMAG	6	–
SUZUKI	258	–	CHEVROLET	5	–
AVIA	255	14	LIEBHERR	5	–
DAF	231	24	BEDFORD	4	–
SEAT	230	4	DIZIL	4	–
STEYR	212	–	PLYMOUTH	3	–
SCANIA	200	17	DATSUN	2	–
UAZ	187	–	IKARUS	2	–
KAMAZ	181	3	ROMAN	2	–
GAZ	175	17	SUBARU	2	–
LUBLIN	165	–	AUDI	1	–
DAEWOO-FSO	161	–	BMW	1	–
LIAZ	156	–	DAC	1	–
VOLVO	142	43	DAEWOO	1	–
ARO	141	–	JEEP	1	–
MULTICAR-IFA	137	10	LATVIA	1	–
IVECO-MAGIRUS	108	5	TALBOT	1	–
RÁBA	96	–	URAL	1	–
TATA	94	8	Egyéb	85	10
VOLKSWAGEN-MAN	69	–	<b>Összesen</b>	<b>40 134</b>	<b>6 214</b>
ISUZU	52	–			
SSANGYONG	46	6			

**A tehergépkocsik száma a Nyugat-Dunántúlon üzemanyag-felhasználás szerint,  
2006. december 31.**

Gyártmány	Benzin	Gázolaj	Egyéb	Összesen	Átlagéletkor, év
	üzemű				
Összesen	4 077	36 017	40	40 134	9,07
Ebből:					
ARO	9	132	–	141	18,57
AVIA	–	255	–	255	12,83
BARKAS	418	9	–	427	21,06
CITROËN	50	1 642	2	1 694	5,83
DAEWOO-FSO	2	159	–	161	7,22
DAF	1	230	–	231	10,08
FIAT	327	2 245	4	2 576	7,19
FORD	188	3 020	–	3 208	7,25
GAZ	71	98	6	175	8,82
HYUNDAI	3	783	–	786	8,04
IFA	10	1 425	–	1 435	21,25
IVECO	2	1 541	–	1 543	7,32
KAMAZ	2	179	–	181	17,42
KIA	1	653	–	654	4,89
LIAZ	2	154	–	156	14,57
LUBLIN	–	165	–	165	7,87
MAN	–	1 113	–	1 113	8,17
MAZDA	20	1 441	1	1 462	7,94
MERCEDES	35	2 871	–	2 906	10,38
MITSUBISHI	129	1 715	4	1 848	7,3
MULTICAR-IFA	–	137	–	137	16,11
NISSAN	35	1 320	1	1 356	7,34
OPEL	463	1 185	1	1 649	7,41
PEUGEOT	139	2 476	8	2 623	6,42
RENAULT	294	3 000	2	3 296	6,15
SCANIA	–	200	–	200	10,8
SEAT	76	154	–	230	9,41
ŠKODA	465	283	2	750	10,28
STEYR	3	209	–	212	20,25
SUZUKI	253	5	–	258	9,17
TATRA	–	299	–	299	17,29
TOYOTA	90	2 576	–	2 666	8,27
UAZ	168	17	2	187	20,69
VOLKSWAGEN	306	3 384	5	3 695	10,61
VOLVO	–	142	–	142	8,17
ZUK	291	6	–	297	23,47

**Áruszállító tehergépkocsik száma és megoszlása a Nyugat-Dunántúlon,  
2006. december 31.**

Teherbírás	Darab	Megoszlás, %	2003=100,0
<b>Nyugat-Dunántúl</b>			
1,0 tonna alatt	13 912	36,0	150,2
1,0 – 1,499 tonna	14 464	37,5	142,7
1,5 – 3,499 tonna	5 731	14,8	121,6
3,5 – 4,999 tonna	1 080	2,8	67,3
5,0 – 9,999 tonna	2 239	5,8	90,3
10 tonna felett	1 176	3,0	120,2
Összesen	38 602	100,0	132,3
<b>Győr-Moson-Sopron megye</b>			
1,0 tonna alatt	6 621	36,7	158,5
1,0 – 1,499 tonna	6 663	36,9	146,2
1,5 – 3,499 tonna	2 831	15,7	122,8
3,5 – 4,999 tonna	453	2,5	66,3
5,0 – 9,999 tonna	973	5,4	89,0
10 tonna felett	515	2,9	110,8
Összesen	18 056	100,0	136,0
<b>Vas megye</b>			
1,0 tonna alatt	3 451	37,6	150,2
1,0 – 1,499 tonna	3 247	35,4	141,6
1,5 – 3,499 tonna	1 383	15,1	119,0
3,5 – 4,999 tonna	259	2,8	70,8
5,0 – 9,999 tonna	555	6,1	94,2
10 tonna felett	278	3,0	148,7
Összesen	9 173	100,0	133,1
<b>Zala megye</b>			
1,0 tonna alatt	3 840	33,8	137,6
1,0 – 1,499 tonna	4 554	40,0	138,6
1,5 – 3,499 tonna	1 517	13,3	121,8
3,5 – 4,999 tonna	368	3,2	66,3
5,0 – 9,999 tonna	711	6,3	89,1
10 tonna felett	383	3,4	117,5
Összesen	11 373	100,0	126,4

## Módszertan

Adatforrás: a Belügyminisztérium Központi Adatfeldolgozó, Nyilvántartó és Választási Hivatala. A közútigépjármű-állományban bekövetkezett 1998. évi csökkenés oka, hogy a Belügyminisztérium Központi Adatfeldolgozó, Nyilvántartó és Választási Hivatala a forgalomból már korábban kivont gépjárművekkel 1998. szeptember-december között pontosította a nyilvántartásokat.

A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművekre vonatkozó 2006. évi adatok előzetesek.

Közúti gépjármű: olyan közúti jármű, amely motorral van felszerelve, és az a jármű számára kizárólagos hajtási energiaforrásként szolgál. Általában személyek vagy áruk szállítására, illetve személyeket vagy árukat szállító járművek közúti vontatására használatos.

Személygépkocsi: személyek szállítására szolgáló közúti gépjármű, amely nem motorkerékpár és az ülőhelyek száma (a vezetővel együtt) nem több kilencnél.

Autóbusz: olyan személyszállító közúti jármű, amely kilencnél több ülőhellyel rendelkezik.

Közúti áruszállító jármű: olyan közúti jármű, amely kizárólagosan vagy elsődlegesen áruszállításra szolgál. A személyek és az áruk szállítására egyaránt szolgáló járműveket elsődleges rendeltetésük szerint vagy a közúti személyszállító járművek vagy a közúti áruszállító járművek közé kell besorolni, amit vagy műszaki paramétereik vagy adózási célokra megállapított kategóriájuk alapján kell meghatározni.

Tehergépkocsi: merev vázas közúti gépjármű, amelyet kizárólagosan vagy elsődlegesen áruk szállítására terveztek.

Közúti vontató: közúti gépjármű, amely kizárólagosan vagy elsődlegesen más közúti, motorral nem rendelkező járművek vontatására szolgál (elsősorban félpótkocsik vontatására).