automotive news

Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Tovább romlik az európai újautó-piac átlagos CO2-kibocsátása, de vannak kivételek

Sorban harmadik éve mutat romló tendenciát az európai újautó-piac széndioxid-kibocsátása. Csak néhány piacon, és mindössze négy gyártónál tapasztalható csökkenés, ezek közül a Toyota emelkedik ki rendkívül alacsony kibocsátási értékével.

Utoljára 2016-ban csökkent az Európában eladott új személygépkocsik átlagos, súlyozott CO_2-kibocsátása, mutat rá a JATO Dynamics **legfrissebb elemzése.** A tavalyihoz képes „mindössze” 1,3 grammal nőtt a kilométerre vetített széndioxid-emisszió, de az eddigi legkedvezőbb, 2016-os értékhez (117,8 g/km) viszonyítva már pontosan 4,0 g/km, azaz 3,4 százalékos az emelkedés!

Sokan azt gondolnák, a tisztán elektromos hajtásláncok térnyerése hozhat érdemi változást ezen a téren, ám az eladások azt mutatják, hogy a benzin-elektromos hibridek kedvezőbb árfekvésük és jobb használati értékük miatt továbbra is sokkal népszerűbbek, mint a villanyautók (az öntöltő hibridek az összes villamosított jármű **56 százalékát tették ki**), így összesített hatásuk is jobban érvényesül.

Mi sem bizonyítja ezt jobban, minthogy továbbra is az a Toyota vezeti a CO2-kibocsátási rangsort, amelynek európai eladásaiban **50,3 százalékkal részesültek** az öntöltő hibrid modellek (52%), ellenben jelenleg egyetlen tisztán elektromos modell sem szerepel a kínálatában. A márka ráadásul nemcsak a legkedvezőbb eredményt érte el, de a legnagyobb mértékű fejlődést is. (Ennek köszönhetően idén csoportszinten, a Lexus luxusmárkával együtt is kedvezőbb súlyozott értéket regisztrált a Toyota (99,0 g/km), mint tavaly önmagában.)

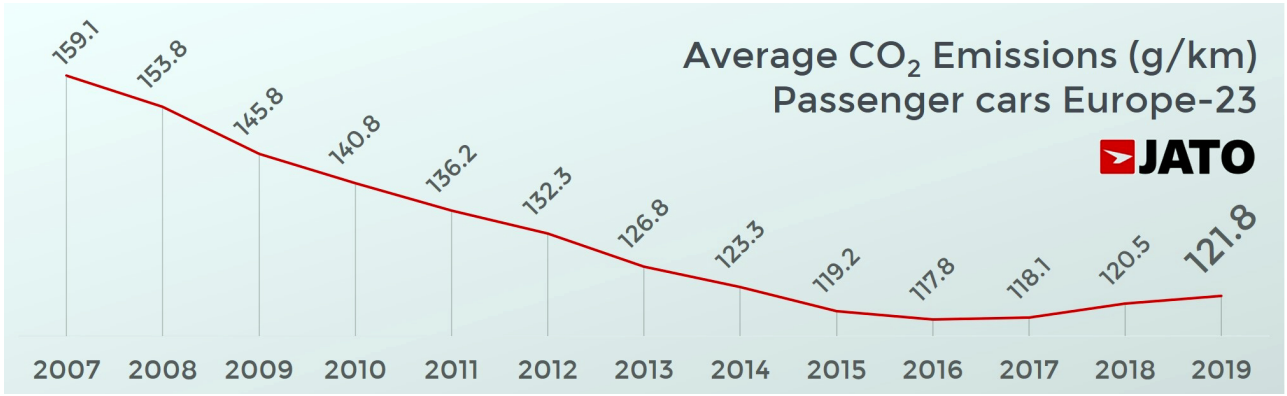
Top 20 best-selling brands ranked by average CO_2 emissions (Volume weighted) EU-18

JATO

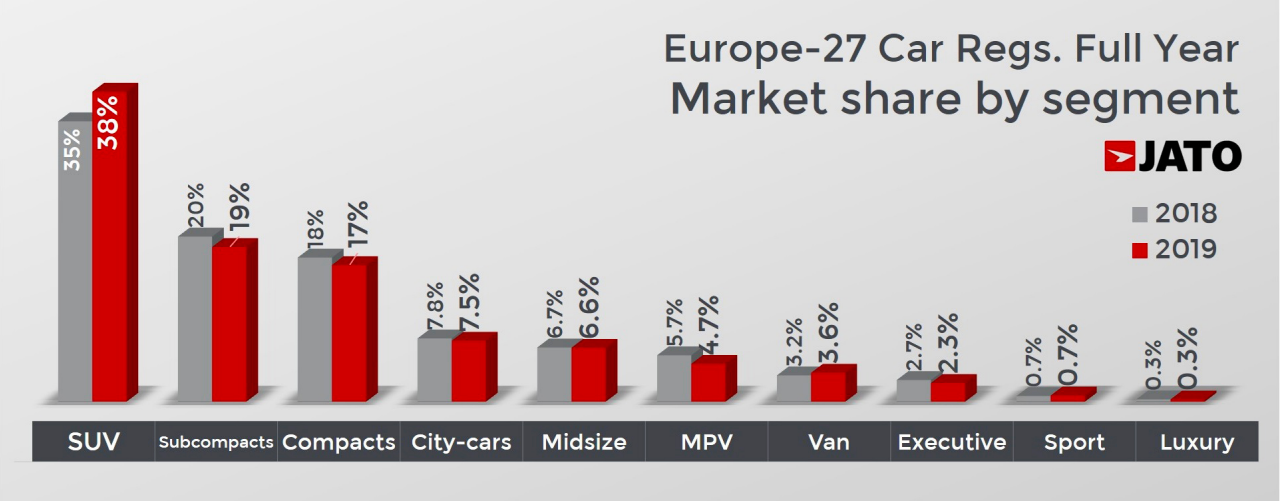


	Make	2019 g/km	2018 g/km	Δ 19 vs 18 g/km	Position 2018
1	TOYOTA	97.5	99.8	-2.3	1
2	CITROEN	106.4	108.1	-1.7	3
3	PEUGEOT	108.2	107.9	+0.3	2
4	RENAULT	113.3	110.0	+3.4	4
5	NISSAN	115.4	114.0	+1.4	5
6	SKODA	118.1	116.2	+1.9	7
7	SEAT	118.1	116.7	+1.4	8
8	SUZUKI	120.6	114.3	+6.3	6
9	VOLKSWAGEN	121.2	119.2	+2.0	9
10	KIA	121.8	121.6	+0.2	12
11	FIAT	123.7	119.6	+4.1	10
12	OPEL/VHALL	124.9	126.0	-1.1	15
13	DACIA	125.6	120.9	+4.7	11
14	HYUNDAI	126.5	124.5	+2.0	14
15	FORD	128.5	123.6	+4.9	13
16	BMW	129.0	130.2	-1.3	17
17	AUDI	130.3	127.7	+2.6	16
18	VOLVO	133.8	132.6	+1.2	18
19	MAZDA	135.4	135.2	+0.2	19
20	MERCEDES	140.9	139.6	+1.3	20

A JATO szerint továbbra is két tényező okozza a visszaesést: az egyik, hogy a dízeltechnológiától elforduló ügyfelek többsége nem részben vagy teljesen elektromos, hanem benzinmotoros járművet választ új autónak, a másik a nagyobb gördülési és légellenállásuk miatt kevezőtlenebb károsanyag-kibocsátással üzemeltethető szabadidőjárművek fékevesztett terjedése.



2019 során további öt százalékponttal 31 százalékra zsugorodott a dízelek részesedése az eladásokból. A benzinmotoros, illetve villamosított szegmensek egyaránt két-két százalékponttal erősödtek, ám egy hibrid vagy elektromos járműre továbbra is hét (2018-ban tíz) benzines jutott. Ami a SUV-okat illeti, az immár minden létező méretosztályban jelen lévő crossoverekből a JATO Dynamics **adatai szerint** 2019-ben 6 030 481 darabot adtak el Európában, és ezzel a teljes piac (15 757 412 autó) 38,3 százalékát tették ki. Vagyis **nagyon kicsi rá az esély, hogy a következő években jelentős mértékű CO_2 csökkenést jegyezhessünk az európai piacon.**



Átlagos CO2-kibocsátás járműkategóriák szerint (forrás: JATO Dynamics)

Minik	107,7 g/km
Városi járművek	109,2 g/km
Alsó-középkategória	115,3 g/km
Középkategória	117,9 g/km
Nagyautók	131,0 g/km
Szabadidőjárművek	131,5 g/km

Az eredmény: Európa 23 országából mindössze hét (azaz a nemzeti piacok nem egészen egy harmada) tudta csökkenteni újautó-piaca átlagos CO2-kibocsátását. A legjobb eredményt Portugália (-22,2%), Norvégia (-12%) és Hollandia (-5,9%) mutathatta fel; az öt legnagyobb piac közül egyedül Franciaország (-3,6%) csökkentette sikeresen a széndioxid-emissziót. A skála másik végpontján Horvátországot (+3,6%) és Görögországot (+4,6%) találjuk. Németország 0,8, Spanyolország 2, Nagy-Britannia 2,3, Olaszország pedig 3 százalékkal esett vissza; a Magyarországon 2019-ben eladott új autók átlagosan 2,7 százalékkal több CO2-ot bocsátottak ki, mint egy évvel korábban.

JATO

Average CO_2 emissions (g/km) under NEDC (Volume weighted)

Market	2019	2018	Δ 19 vs 18	% of regs under NEDC
Netherlands	100.1	106.0	-5.9	99%
France	111.1	112.0	-0.9	97%
Ireland	113.7	113.1	+0.6	98%
Greece	116.0	111.4	+4.6	99%
Croatia	118.3	114.7	+3.6	99%
Italy	118.4	115.3	+3.0	98%
Sweden	118.4	122.0	-3.6	97%
Spain	120.6	118.6	+2.0	100%
Belgium	121.0	119.3	+1.7	100%
Slovenia	122.6	120.0	+2.6	98%
Romania	124.0	121.3	+2.7	100%
Austria	124.8	123.4	+1.4	98%
Czech Rep.	126.9	125.6	+1.3	97%
UK	127.4	125.1	+2.3	97%
Hungary	128.7	125.9	+2.7	95%
Slovakia	129.7	127.1	+2.7	88%
Germany	129.9	129.1	+0.8	98%
Poland	131.4	128.3	+3.1	81%
EU-18	**122.2**	**121.0**	**+1.1**	**97%**
Portugal	83.2	105.4	-22.2	12%
Finland	115.6	118.4	-2.8	17%
Denmark	107.8	111.0	-3.2	30%
EU-21	**122.0**	**120.6**	**+1.4**	**94%**
Norway	60.3	72.4	-12.0	97%
Switzerland	137.7	137.3	+0.4	98%
Europe-23	**121.8**	**120.5**	**+1.3**	**94%**

Fotók: *Toyota*

Infografikák: *JATO Dynamics*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tovabb-romlik-az-europai-ujauto-piac-atlagos-co2-kibocsatasa-de-vannak-kivetelek