

Jelentős áremelkedés várható az újautópiacon

2025. január 1-től új károsanyag-kibocsátási határértékek lépnek hatályba az Európai Unióban. A szigorítás hatására a jövő évtől potenciálisan tisztábbak, ugyanakkor drágábbak lehetnek az új autók, legalábbis bizonyos kategóriákban.

A várakozások szerint a jövő évtől számottevő áremelkedésre lehet számítani az újautópiac bizonyos szegmenseiben. Ennek okai szerteágazók, senki nem tehető egy személyben felelőssé a folyamatért. Ha azonban mégis szeretnénk leegyszerűsíteni a dolgot, akkor nem sokat tévedünk, ha azt mondjuk: az Európai Unió károsanyag-kibocsátási normák hónapokon belül aktuális szigorítása áll a háttérben.

Az Európai Unió először 2009-ben határozott meg kötelezően betartandó flottaszintű CO₂-kibocsátási határértékeket az Unióban értékesítendő új személyautókra nézve. Ezt 2014-ben, majd 2019-ben újabb szabályozások követték, amelyek fokozatosan egyre szigorúbb CO₂ emissziós feltételekhez kötötték a járművek forgalomba hozatalát; azoknak az autógyártóknak, amelyek nem teljesítik az előírásokat, az eladott darabszámokkal és a határértéket meghaladó károsanyag-kibocsátással arányos mértékű bírságot kell fizetniük.

Ezek az egymást követő szabályozások mind jelentős, jellemzően 5-6 éves türelmi időt hagytak az autógyártóknak, hogy fokozatosan elérjék a kitűzött célt. A legutóbbi, 2019-es rendelet nem abszolút határértékeket fogalmazott meg, hanem a 2021-re ténylegesen elért uniós átlagos szénkibocsátáshoz viszonyítva írt elő megadott mértékű (a személyautók esetében 2025-re 20, 2030-ra pedig 47százalékos!) emissziócsökkentést. Ez 93,6 g/km flottaszintű, súlyozott átlagos széndioxid-kibocsátást jelent: ezt az értéket kellene elérniük az autógyártóknak 2025-re.



Az elmúlt években három fontos trend formálta az európai autógyártást és -értékesítést. Az egyik a dízelmotorok piaci részesedésének gyors és nagymértékű visszaesése, a másik a szabadidőjárművek térnyerése a hagyományos személyautók rovására, a harmadik pedig a hálózatról tölthető (BEV és PHEV) járművek viszonylagos elterjedése. Az első kettő hátrányosan, az utóbbi pedig kedvezően befolyásolta az [európai újautó-állomány flottaszintű átlagos CO₂-kibocsátásának alakulását](#). Egy tíz éves ciklust vizsgálva könnyű a változásokat hozzárendelni ezekhez a folyamatokhoz: az előző évtized utolsó harmadában megfordult az emisszió csökkenésének addig stabilnak mondható trendje, ami aztán az utóbbi években billent vissza a helyes irányba.

Ez nem véletlen egybeesés: azok a gyártók, amelyek nem eleve egy költséghatékonyan gyártható, csekély szénkibocsátású hajtástechnológia köré építették fel portfóliójukat (mint azt tette például a Toyota-csoport, amelynek európai eladásából [74 százalékot tesznek ki az öntöltő hibridek](#)), megkettőzött lendülettel vetették bele magukat az akkumulátoros elektromos és plug-in hibrid modellek fejlesztésébe és gyártásába. Az ezek eladását elősegítő állami kedvezmények és támogatások Európa-szerte megtették a hatásukat, Európában ismét csökkenésnek indult a gyártók átlagos szénkibocsátása.

2024-re a kormányzati dotációk javarészt elapadtak, a villanyautó-vásárlási kedv [visszaesése](#) azonban nem írható kizárólag ennek a számlájára: a „korai befogadók” már átálltak az elektromos autózásra, őket azonban a jelenlegi, bizonytalan gazdasági helyzetben nem követi a többség. Ezt felismerve a **legtöbb hagyományos autógyártó tűzoltásszerűen csoportosítja át erőforrásait a megfizethetőbb hibrid hajtásláncok fejlesztésébe**, ám ezen erőfeszítések csak évek múlva fognak eredményt hozni: a flottaszintű károsanyag-kibocsátás 2024-es év végére remélt, további csökkenése vélhetően kisebb mértékű lesz a vártnál, vagy el is marad.

Ezzel **2025-től még szélesebbre nyílik az olló az elvárt és a teljesíthető CO2-kibocsátás között, ezért az autógyártókat magasabb bírságokkal sújtják.** A helyzetet súlyosbítja, hogy 2024 nyarán lejárt a türelmi idő egy sor fejlett vezetőtámogató és biztonsági rendszer bevezetésére: a GSR2 általános járműbiztonsági rendelet különösen a kisautók kategóriájában hozott olyan mértékű költségnövekedést, ami miatt egyes gyártók úgy döntöttek, nem forgalmazzák tovább Európában ezeket a jellemzően kis fogyasztású modelleket, ami megint csak a flottaszintű kibocsátás emelkedését okozta.

Akkor tehát 2025-től minden autó sokkal drágább lesz? Nem, nem az összes. Egyrészt nem minden gyártót érintenek egyformán a nehézségek: azok, akiknek a portfóliójában az összes hajtási rendszer rendelkezésre áll, a hibridtől kezdve a plug-in hibriden át az elektromosig, sokkal jobban felkészültek a jövőre, így nagyobb mozgásterük maradt a változások kezelésére. Másrészt viszont palettától függetlenül egyetlen gyártó sem engedheti meg magának, hogy legkeresettebb típusai piacot veszítsenek az áremelkedés miatt. Szintén alapvető érdeke a gyártóknak, hogy fenntartsák, vagy lehetőség szerint növeljék takarékos, tiszta üzemű típusaik részesedését az eladásokból.

Ezért tehát várhatóan főleg az eleve kisebb darabszámban értékesített, viszonylag nagyobb üzemanyag-fogyasztású típusok esnek áldozatául a változásoknak – olyan járművek, amelyek sem a márka bevételeiben, sem az emissziós határértékek teljesítésében nem játszanak kulcsszerepet. Ezek minden márkánál más és más jellegű típusok lehetnek – sportmodellek, szedánok, a palettát színesítő, de nem meghatározó modellek. Így az átlagvásárló viszonylag keveset fog érzékelni a változásokból, az autókért érdeklődő és rajongó ügyfelek azonban jobb, ha elkezdik lélekben felkészíteni magukat, és jövőre tervezett vásárlásaikat még ebben az évben realizálják.

Fotók: *The Independent, eCars Trade, Motor1.com*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/jelentos-aremelkedes-varhato-az-ujautopia-con>