

2008-ban is a Fiat nyerte a volumenmárkák CO₂-kibocsátási versenyét

A JATO Consult, a JATO Dynamics autóipari piaci intelligenciaszolgáltató cég elemzéssel foglalkozó részlege nemrégiben összeállított 2008-as CO₂-tanulmányából a napokban napvilágra hozott néhány izgalmas részletet. A tanulmány rámutat, hogy 2008-ban is a Fiat került a dobogó legfelső fokára az eladásokkal súlyozott CO₂-kibocsátási listán a volumenmárkák között 133,7 g/km-es értékkel, amely az elért értékek közül a legalacsonyabb Európában. Tavaly 137,3 g/km-rel lett győztes az olasz márka. A Peugeot lett 138,1 g/km-rel a második, egyben a Fiaton kívül az egyedüli, akinek sikerült kibocsátási értékeit 140 g/km alatt tartania. A PSA-tesztvér Citroën szerezte meg a harmadik helyet 142,4 g/km-es átlagával, valamint az egyetlen, akinek 2007-hez képest nem sikerült csökkentenie a CO₂-kibocsátási értékeit, elsősorban a nagyobb modellek megnövekedett eladásainak köszönhetően. A top 5-ben még a Renault (142,7 g/km) és a Toyota (144,9 g/km) kapott helyet. „Ha a kibocsátási számokat Európa legjobbjai szemzögéből nézzük, akkor nem változott a 2007-es sorrend” – mondja David Di Girolamo, a JATO Consult vezetője. „A BMW kimagaslóan teljesített az abszolút legnagyobb mértékű kibocsátási csökkenéssel, különösen, ha figyelembe vesszük a roppant széles termékkálójukat. Azonban holisztikusan

nézve a piacot is fantasztikus az eredmény. A teljes piacot nézve átlagosan 5,3 g/km a csökkenés mindössze 12 hónap alatt. Ez az eredmény az egész üzletág dicsőségére válik. A JATO azt is kiemeli, hogy a gyártók a kibocsátás csökkentésére irányuló ellentétes trendek ellenére javítják CO₂-kibocsátási mutatóikat. Di Girolamo így folytatja: „az egyre komolyabb biztonsági követelmények elterjedése, valamint a növekvő kényelemigény egyre csak növelik az autók tömegét és súlyát, mely faktorok egyértelműen felfelé tolnák a CO₂-kibocsátási értékeket. De mindezek ellenére a gyártóknak sikerül egyre nehezebb, kényelmesebb és biztonságosabb autókat előállítani a kor környezetvédelmi elvárásaihoz alkalmazkodva.” A top 10-es lista eladási számokkal súlyozott átlag CO₂-kibocsátási értékek alapján lett összeállítva.

Az ACEA és az EU közötti korábbi, CO₂-kibocsátás-csökkentésre irányuló megállapodása alapján a 2008-as év egyben egy célév is volt, melyben a gyártó csoportoknak 140 g/km-re kellett csökkenteni az általuk gyártott személyautók átlagkibocsátását. Bár a teljes piacnak nem sikerült ezt az értéket elérni, a 2008-as összpiaci átlag 153,7 g/km lett, azonban a Fiat-csoportnak, valamint a PSA – Peugeot, Citroënnek sikerült teljesítenie a célt 2008-ra. A következő célszám a 130

	Márka	Átlag CO ₂ (g/km) 2008
1.	Fiat	133,7
2.	Peugeot	138,1
3.	Citroën	142,4
4.	Renault	142,7
5.	Toyota	144,9
6.	Ford	147,8
7.	Opel/Vauxhall	151,1
8.	Volkswagen	158,8
9.	BMW	160,6
10.	Mercedes	185,0

g/km, melyet az iparágak 2015 végére kell teljesítenie. A teljes JATO-elemzés 21 európai ország (ebből 19 EU-tagállam) adatai alapján készült. A teljes tanulmány az országok, márkák és a szegmensek kibocsátási értékeit hasonlítja össze, azokat összegzi, valamint a CO₂-barát technológiák és az ösztönző adókedvezmények hatásait vizsgálja az egyes piacokon. A jelentés teljes terjedelmében elérhető a www.jato.com/consult oldalon (angol nyelven, 1250 angol font áron), amely az év folyamán rendszeresen frissül. További információért írjon a consult@jato.com e-mail címre.

Forrás: JATO Dynamics

Előreláthatólag meghosszabbítják a GVO-szabályozást

„A jelenlegi GVO-szabályozást várhatóan a 2012-es év közepéig meg fogják hosszabbítani” – ezekkel a szavakkal kommentálta Christoph Konrad európai parlamenti képviselő az autóipari csoportmentességi rendelet körüli helyzetet. A szakember már régóta követelte egy átmeneti határidő bevezetését. Az Európai Unió Bizottságának álláspontja megváltozott Konrad szerint: Neelie Kroes versenyjogi biztos és csapata már nem próbál az Európa Parlament kizárásával megoldást találni a problémára. Június 7-én új parlamenti képviselőket választanak, így 2010 év elejéig a különböző bizottságok nem

tudnak összeülni. Így egyre valószínűbb a jelenlegi szabályozás meghosszabbítása, tekintettel az autóipari válságra is. Konrad várakozása szerint a jelenlegi szabályozás 2012 közepéig történő meghosszabbítása után az új ágazati szabályozás legkésőbb 2014-ben léphet hatályba. Ez vagy egy megreformált járműspecifikus szabályozás vagy egy ernyő-GVO lesz, ágazatspecifikus irányelvekkel. Valószínűleg az aftermarket, a műszaki információk és a garanciális kérdések tekintetében lesz erősebb az új szabályozás, míg az újautó-kereskedelem és a kereskedők védelme kevésbé lesz szabályozott.

Székhelyváltás

Ezúton tájékoztatjuk önöket, hogy a Hyundai Holding Hungary székhely- és levelezési címe az alábbiak szerint változott 2009. április 27-től:

1182 Budapest, Sallai út 15.

Kérjük önöket, hogy küldeményeiket a továbbiakban az új címre küldjék!

A számlázási cím további tájékoztató-sig változatlan marad:

1114 Budapest, Bartók Béla út 47.

A már ismert telefon- és faxelérhetőségeinken változatlanul állunk rendelkezésükre.

TÜTTŐ LÁSZLÓ

A HYUNDAI MAGYARORSZÁGI IGAZGATÓJA

GONDÁN ESZTER

PR- ÉS MARKETINGSZAKÉRTŐ