



67 Megegyezés a szén-dioxid-kibocsátási vitában

68 A Mercedes-Benz A-osztály menetpróbája és fejlesztési változatai

69-71 Újautó-kereskedelem az EU-ban – statisztika

72-73 Peugeot – 150 mozgalmas év

74 Autószalonok, járműipari szakkiallítások 2009-ben

## Megegyezés a szén-dioxid-kibocsátási vitában

December 1-jén Brüsszelben az Európa Parlament, az EU-tagállamok és az Európai Unió Bizottságának képviselői kompromisszumos megállapodást kötöttek a szén-dioxid-kibocsátás kérdésében. Eszerint a tervezett kibocsátási határértékeket csak fokozatosan vezetik be.



**Angelika Niebler,**  
az EU ipari bizottságának elnöke

2012-től az újonnan kibocsátott autók 65%-ának kellene a kibocsátási határértéket elérnie, amely átlagosan 120 gramm lesz kilométerenként. 2013-ban ez az arány már 75% lesz, 2014-ben 80%, 2015-ben pedig 100%. Angelika Niebler, az Európa Parlament ipari bizottságának elnöke üdvözölte a kompromisszum megszűlését. „Tettünk valamit a környezetvédelemért, de az iparágak is nyújtottunk kedvezményeket” – értékelte a helyzetet. A hosszú távú tervekben 2020-ra már csak 95 g/km CO<sub>2</sub>-kibocsátás szerepel. 2012-től a határérték túllépését büntetni fogják: 1 gramm túllépés kezdetben 5 euróba fog kerülni, majd a büntetés mértéke folyamatosan nő, 2018-ban már 95 euró lesz grammonként. Mindehhez azonban az Európa Parlament és mind a 27 tagállam beleegyezésére is szükség van. Ez a tervezet jelentősen eltér Stavros Dimas, az EU környezetvédelmi biztosának eredeti javaslatától. Dimas azt szerette volna elérni, hogy 2012-től minden új autót kevesebb

szén-dioxidot bocsásson ki, mint most. A 130 grammos értéket az egyre korszerűbb motortechnológiákkal érhetik el, további 10 grammot pedig a klímaberendezések és a gumibroncsok fejlesztésével nyerhetnek.

A német autóipari szövetség (VDA) elnöke, Matthias Wissmann szerint az új CO<sub>2</sub>-kibocsátási célok kihívást jelentenek az autógyártóknak és a beszállítóknak. Bizakodik azonban abban, hogy a német autóipar teljesíteni fogja a követelményeket. A szakember a kivetendő bírságokat azonban túl magasnak tartja, mivel ezzel az autóipart sokkal nagyobb mértékben sújtják, mint a szén- és acélipart. Wissmann szerint a 2020-ra előirányzott 95 grammos határérték is túl szigorú, a szövetség inkább egy 95 grammtól 110 grammig terjedő sávot tartott volna reálisnak. A célok eléréséhez azonban a gazdasági keretfeltételeknek is teljesülniük kell. Ehhez hozzátartoznak az Európai Beruházási Bank által, kedvező kamafeltételekkel nyújtott hitelek, az innovatív technológiák kutatására.

Az autóipari munkahelyek is csak a klímavédelemmel együtt tarthatók fenn. Bár a környezetvédők szerint a most bevezetendő határértékek csak kis mértékben járulnak hozzá a globális környezetvédelemhez – ők szigorúbb szabályozásra számítottak. A vita során egyes szakértők szerint a jelentős autóiparral rendelkező tagországok – mindenekelőtt Németország, Franciaország és Spanyolország – nem túl demokratikusan

### Csőd hullám vár az autószalonokra

Október végéig 8, az elmúlt hónapban pedig 17 százalékkal kevesebb új autót helyeztek forgalomba, mint az elmúlt év azonos időszakában. A kereslet szűkülésének múlt havi megugrása ugyan aggodalomra adhat okot, de az első tíz hónap 8 százalékos csökkenése nem lepte meg a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületét, amelynek elnöksége januárban 10 százalékos visszaesést prognosztizált erre az évre. A néhány évvel ezelőtti 200 ezer körüli „csúcsforgalom” csupán a különböző „becsalogató” hitelkonstrukciók által fűtött kereslet révén jött létre – derül ki a JATO Dynamics adataiból. A márkakereskedőket tönkre is teheti a forgalom zuhanása, hiszen a nagy autóipari csoportok megkövetelték az európai színvonalú bemutatóteremszerviz komplexumok építését, pedig a magyar vásárlóerő korántsem európai színvonalú. Az ilyen 300-500 millió forintos beruházások persze hitelből valósultak meg, a törlesztést azonban ma már egyre kevesebben tudják fizetni. Ezért országosan tucat-szám zárnak be – sok esetben csőd miatt – az autószalonok.

Forrás: FigyelőNet

jártak el, mivel saját nemzeti autógyártók érdekeit helyezték előtérbe. Németország főként a nagyobb autót gyártó Mercedes és BMW érdekeit képviselte, míg Franciaország a főleg kisebb típusokat gyártó PSA és Renault szempontjából állt hozzá a kérdéshez. A franciák erejét növeli az a tény is, hogy jelenleg ők látják el az EU soros elnökségét.

A végső döntésre lapzártánk után került sor Brüsszelben, erről természetesen beszámolunk majd lapunk hasábjain.

ONÓDI GÁBOR