

CO₂ - 2014

Az EU-kincstár hoppon marad...

A JATO közzétette a 2014. évi európai gyártói szén-dioxid flottakibocsátási adatokat. Mint az ismert (írásunk jelent meg az Autótechnika 2014/9. számában), az autógyártókat megadott termelési darabszám felett kötelezik, hogy piacra hozott gyártmányaik átlagban, a jármű-tömeg tömeg össz. átlagának függvényében ne haladjanak meg egy CO₂-emisszió határértéket az érvényes tesztciklus kilométerére vetítve. Ennek középértéke a már sokszor említett 130 g/km. Gyártói túllépés esetén, a 2015-ös adatok alapján, büntetést kell a gyártónak az EU kasszájába befizetni.

A 2014-es tényadatok nagyon biztató képet festenek: a gyártók mindegyike maradéktalanul teljesíti a határértéket! A 2014-es európai átlag 123,3 g/km, 2013-hoz viszonyítva a javulás 3,5 g/km. Az élmezőnyt 20 nagyszériás gyártó sorában a Renault vezeti 108,4 g/km értékkel, 1,8-et javítva. Ehhez a kedvező értékhez tudni kell, hogy a Renault elektromos autó eladása, mely a számításban súlyozottan számít, már komoly tétel. A Zoe modell vezeti a villanyautó-eladási statisztikát, a többi EV-t is beleszámítva, 2014-ben 11 ezer darabot értékesítettek. De kiugróan jó adatokkal – értsd kis fogyasztással – bírnak a konszern modern motorjaival szerelt autói, a 0,9 literes turbóbenzines, 3 hengertű és az 1,5 literes dízel.

A Peugeot van a második helyen, 109,4 g/km emisszióval. A 108-as és 208-as kisautók, de a C-szegmenshez tartozó 308-as is 102,5 g/km értékkel hozza a dobogós helyet.

A Citroën került a harmadik helyre 111,4 g/km CO₂ flottaátlag-kibocsátási értékkel. Itt a C4 1,2 turbóbenzinese sokat nyomott a latban. A C1 2. generációja 96,9 g/km értékével a rekorderek egyike.

A TOP 20 GYÁRTÓI CO₂-EMISSZIÓ RANGLISTA, AZ ÉRTÉKESÍTETT DARABSZÁM FIGYELEMBEVÉTELÉVEL

SOR-REND	GYÁRTÓ	2014. ÉVI ÁTLAGOS CO ₂ G/KM	2013. ÉVI ÁTLAGOS CO ₂ G/KM	KÜLÖNBSÉG	2013. ÉVI HELYEZÉS
1.	Renault	108.4	110.1	-1.8	1
2.	Peugeot	109.4	114.8	-5.4	2
3.	Citroën	111.4	116.3	-4.8	4
4.	Toyota	112.5	115.9	-3.3	3
5.	Nissan	113.8	129.2	-15.4	12
6.	Seat	117.3	118.8	-1.5	6
7.	Fiat	117.3	118.1	-0.8	5
8.	Skoda	121.5	125.3	-3.8	8
9.	Ford	121.7	122.0	-0.3	7
10.	Volkswagen	123.3	127.8	-4.5	11
11.	Suzuki	124.4	127.1	-2.7	10
12.	Dacia	125.8	127.1	-1.3	9
13.	Volvo	126.2	132.0	-5.8	17
14.	Mazda	128.9	135.0	-6.1	-
15.	Hyundai	129.7	129.7	0.0	15
16.	Opel/Vauxhall	130.3	132.0	-1.7	16
17.	Kia	130.9	129.5	1.4	14
18.	Audi	132.4	135.0	-2.6	18
19.	BMW	133.2	135.7	-2.4	19
20.	Mercedes-Benz	133.5	139.4	-5.9	20

Megjegyzés: a Mazda 2013-ban nem volt az eladási darabszámot illetően az első 20-ban. A MINI 2013-ban a 13. helyet érte el, 2014-ben nem volt az eladási darabszámot illetően az első 20-ban.

A Toyota egy helyet visszaesett, 2014-es adata 112,5 g/km. Az Auris-eladások fele és a Yaris-eladások harmada már hibrid.

A Nissan érte el a legnagyobb javulást, 15,4 g/km javulással most 113,8 átlagértéket hoz. Mindegyik modell sokat javult, így például a Qashqai, Pulsar, Note és az X-trail.

A flottaátlagot a nagyautó, nagymotorok húzzák felfelé. A konstruktőröknek itt is csökkenteniük kell. Az SUV-szegmensben a javulás 6,4 g/km, az átlag 152,1 g/km. Az a gyártó, amelyik itt hibrid

modellt kínál, pl. a Mitsubishi plug-in hibridje sokat javít az átlagon.

A JATO 23 európai ország piacát is felmérte.

Hollandia vezet: azt ösztönző adópolitikája révén érte el, hogy országflottája 106,8 g/km értékű legyen, a javulás itt a legkisebb, 2,1 g/km, de a jó értéket tovább csökkenteni nem könnyű.

Norvégia 110,4 g/km-rel ugyan csak a harmadik, de a legdinamikusabb javulást mutatja (12,8 g/km). A norvég kormány sokat tesz annak érdekében, hogy az elektromos autózást elterjessze. Az EV

SZEGMENS SZERINTI CO₂-EMISSZIÓ

SZEGMENS	2014		2013	
	PIACI RÉSZ-ARÁNY	ÁTLAGOS CO ₂ G/KM	PIACI RÉSZ-ARÁNY	ÁTLAGOS CO ₂ G/KM
A	8.68%	105.7	9.16%	106.4
B	26.21%	111.2	25.88%	113.9
C	24.62%	113.8	23.81%	118.2
D	8.68%	127.9	9.44%	131.2
E1 (Executive)	2.80%	137.3	3.01%	143.4
E2 (Luxury)	0.28%	185.0	0.23%	187.1
Mini-MPV	8.48%	126.5	9.45%	129.6
Medium & Large MPV	3.33%	151.1	3.51%	157.1
Sports	2.34%	154.0	2.46%	157.1
SUV	14.12%	152.1	12.54%	158.5
Egyebek	0.46%	194.5	0.51%	194.7
A TELJES PIAC	100.00%	123.3	100.00%	126.8

AZ EURÓPAI ORSZÁGOK GÉPJÁRMŰÁLLOMÁNYÁNAK ÁTLAGOS CO₂-EMISSZIÓJA

ORSZÁG	2014. ÉVI ÁTLAGOS CO ₂ G/KM	2013. ÉVI ÁTLAGOS CO ₂ G/KM	KÜLÖNBSEG
Ausztria	127.4	130.5	-3.1
Belgium	121.1	123.7	-2.6
Horvátország	115.7	125.4	-9.7
Csehország	131.2	135.1	-3.9
Dánia	110.8	113.4	-2.6
Finnország	128.2	132.8	-4.6
Franciaország	113.9	117.0	-3.1
Németország	131.9	135.8	-3.9
Nagy-Britannia	124.6	128.1	-3.6
Görögország	107.3	111.3	-4.0
Magyarország	131.5	133.8	-2.3
Írország	116.9	120.4	-3.6
Olaszország	117.9	120.7	-2.8
Hollandia	106.8	108.9	-2.1
Norvégia	110.4	123.2	-12.8
Lengyelország	132.7	136.1	-3.4
Portugália	108.6	111.7	-3.0
Románia	126.3	129.2	-2.9
Szlovákia	131.1	133.2	-2.2
Szlovénia	120.8	125.3	-4.5
Spanyolország	118.7	122.2	-3.6
Svédország	130.8	135.1	-4.4
Svájc	141.5	144.6	-3.1
A TELJES PIAC	123.3	126.8	-3.5

járművek országos részaránya 12,4%, míg az európai átlag csak 0,45% (!). A magyarországi járműpark átlagos CO₂-emissziója 131,5 g/km. Érdekes az országtáblázatot is áttanulmányozni! Például láthatjuk, hogy Svájc a sereghajtó és a németek is kullognak (a jólét teszi)...

Forrás: JATO pr@jato.com

A SZERKESZTŐ KIEGÉSZÍTÉSE

Az eredmények az ismert, kijelölt kényeszerpályán haladva születnek, hiszen a határérték még csekély túllépése is olyan pénzbüntetéssel sújtja a gyártókat, mely komoly versenyhátrányba lökheti őket. Az első etap lezárul, a másodikra való felkészülés közepén vagyunk, ez a 2020-ra érvényes 95 g/km flotta átlagérték. Igen ám, de...

Ha a jelenlegi vizsgálati tesztciklus (NEDC) változatlan maradna, ha nem is gond nélkül, de a 95-ös érték teljesíthető lenne. Kérem, olvassák el ehhez a témához e lapszámunk vezércikkét. Az EU tervei szerint azonban 2017. szeptember 1. után a típusvizsgálatoknál már egy új tesztciklus, az ún. Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP) váltja az NEDC-t. Komolyabb baj nincs, csak a dolgok torka véres...

A tesztciklus tisztán instacioner, pihenőidők nélküli, generált motorterhelése közel a kétszerese a jelenleginek. Ehhez ha nem igazítják hozzá (nem növelik meg) a határértékeket, hagyják a régit, az megoldhatatlan feladatok elé állítja a gyártókat. Óriási fejlesztési pénzeket kell kiadni, lökik a rendszert a villamosítás felé. Pedig ez még számos vonatkozásban korai. Halljuk, hogy a nagy gyártók – a nevetek Önök úgy is tudják – lobbizni kezdtek az EU illetékes bizottságainál, az Európa Parlamentben, kérve, sőt követelve a tervek ismételt átgondolását. Országok is az ügy mellé álltak, mert féltik autóiiparukat, a munkahelyeket. Magyarország is köztük van.

(NSZI)