

Általános piaci trend lehet az új autók árának markáns emelkedése 2025-től - figyelmeztet a Toyota

A 2025. január 1-el életbe lépő, CAFE (Clean Air for Europe, azaz Tiszta Levegőt Európának) néven elhíresült új EU-s emissziós szabályok várhatóan drasztikus változásokat hoznak az új autók piacán a kontinensen. Számos autógyártó kényszerülhet bizonyos modellek, modellváltozatok és meghajtások megszüntetésére, illetve a szabályozásban előírányzott büntetési tételek miatt azok egy részének vagy egészének beépítésére az új autók áraiba, ami markáns áremelkedéseket hozhat. Ennek hatásai alól még olyan, a zöld autózás szinonimájának tekintett autómárkák sem tudnak teljesen mentesülni, mint az Európában több mint 75%-ban környezetbarát, elektrifikált autót értékesítő Toyota, vagy a japán gyártó prémium márkája, a kontinensen 99%-ban részben vagy teljesen elektromos autót eladó Lexus. A megoldás az áremelkedés 'megúszására' az ügyfelek részéről a tervezett újautóvásárlások előre hozása lehet, hiszen így nem csupán a mostani áron juthatnak új autójukhoz, de az év végéig számos márka, így a Toyota és Lexus is komoly kedvezményt kínál azon készleten lévő modelljeire és modellváltozataira, amelyet 2025-től már magasabb áron kellene adnia. Ezzel 2024. december 31-ig autójukat megvásárló ügyfelek kétszeresen is nyerhetnek: egyrészt alacsonyabb áron juthatnak új autójukhoz, másrészt növekszik annak későbbi maradványértéke a használtautópiacra.

2025. január 1.-től új, nagyon szigorú CAFE-előírások lépnek életbe az új autókra, amelyeket szinte egyetlen jelenleg kapható belsőégésű motorral szerelt jármű sem tud teljesíteni, de még a legtöbb egyébiránt környezetbarát lágy hibrid elektromos és öntöltő hibrid elektromos autót (kivéve a kisebb méretűeket) kihívás elé állítja. A gyártóknak vagy bírságot kell majd fizetniük, ami eladott autónként akár több ezer eurót is elérhet (azaz forintosítva többszázszázalékos a többmillió forintig terjedhet), vagy a gépjárműveket olyan technológiákkal kell felszerelniük, amelyek csökkentik a károsanyag-kibocsátást - ami megnöveli az autók árát. Egy tipikus családi autó esetében, amelynek CO₂-kibocsátása körülbelül 140 g/km, a gyártónak közel 5000 eurós, azaz nagyságrendileg kétfélmillió forintos bírsággal kell számolnia. Erre az autógyártók többféleképpen reagálnak: egyrészt elkezdik korlátozni a magas bírsággal járó modellek és változatok elérhetőségét (azaz megszüntetik azokat a kínálatukban), másrészt, ha el szeretnék kerülni a veszteséges működést, amely megakadályozná a jövőbeni fejlesztésekbe való befektetést is, akkor a továbbra is forgalmazott, az előírányzott emissziós értéket meghaladó kibocsátású modellek esetében a várható büntetés egy részét vagy egészét kénytelenek beépíteni az új autók árába, ami markáns áremelkedést hozhat a piacon. Annak tehát új autó vásárlását tervezi a közeljövőben, érdemes azt még év végéig, 2024. december 31-ig megtennie, mivel az elemzői várakozások szerint az autók ára - mind az újaké, mind a használtaké - 2025-ben jelentősen emelkedni fog, és számos népszerű modell és motorváltozat elérhetősége korlátozott lesz.

Miért vezetnek be CO₂-kibocsátási korlátozásokat az EU-ban?

Az EU átfogó célja a gazdaság egészére vonatkozóan az üvegházhatású gázok nettó kibocsátásának legalább 55 százalékos csökkentése 2030-ig az 1990-es szinthez képest, 2050-re pedig a klímasemlegesség elérése. Kifejezetten az autóiparra vonatkozó célkittűzés, hogy az EU járműparkjának (személygépjárművek és kisteherautók) átlagos éves CO₂-kibocsátási szintje 2021-hez képest a következő mértékben csökkenjen:

- 15 százalékkal 2025 és 2029 között,
- 55 százalékkal az új személygépkocsik és 50 százalékkal az új kisteherautók esetében 2030 és 2034 között,
- 100 százalékkal 2035. január 1-jétől.

Mi az a CAFE?

A CAFE, vagyis a Clean Air For Europe (Tiszta levegőt Európának) program egy 2008 óta működő uniós program, amelynek célja a közlekedés CO₂-kibocsátásának csökkentése. A CAFE-előírások bevezetésének célja, hogy 2030-ig 23 százalékkal csökkentse a közúti közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátását (2005-höz képest).

A határértékek kiszámításánál a mérési módszereknek az NEDC-ről a WLTP-re történő változása 15 százalékkal szigorítja a tényleges határértéket. Ennek eredményeképpen az a szint, amelynél a gyártóknak nem kell bírságot fizetniük a túlzott kibocsátás miatt, 118 grammról 94 gramm CO₂-re csökken megtett kilométerenként. A CAFE-ban előírányzott emissziós határértékek:

- **2020-2024 (NEDC):** Személygépjárművek: 95 g CO₂/km, könnyű haszongépjárművek: 147 g CO₂/km az NEDC szerint
- **2025-2029 (WLTP):** Személygépjárművek: 93,6 g CO₂/km, könnyű haszongépjárművek: 153,9 g CO₂/km a WLTP szerint
- **2030-2034 (WLTP):** Személygépjárművek: 49,5 g CO₂/km, könnyű haszongépjárművek: 90,6 g CO₂/km a WLTP szerint
- **2035-től** a CO₂-kibocsátás megszüntetése

Fontos! A CAFE nem azonos az EURO 7-tel.

A CAFE még nem az új kibocsátási szabvány, így továbbra is lehet majd olyan autót értékesíteni, amelyek túllépik a határértéket, ugyanakkor ezek után a gyártóknak büntetést kell majd fizetniük, amelyet várhatóan részben vagy egészben kénytelenek lesznek megjeleníteni az új autók árában. A jelenlegi rendelet 2025 és 2029 között új határértékeket határoz meg. A 2019/631/EK rendelet CO₂-kibocsátási előírásokat állapít meg az új személygépjárművekre és könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan, és hatályon kívül helyezi a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendeletet. Az új Euro 7-es szabvány 2030-ban lép hatályba.

Mit jelent ez a gyártók számára?

A határértékek túllépése esetén az autógyártóknak súlyos pénzügyi szankciókkal kell szembenézniük, 95 euró minden egyes g/km CO₂-kibocsátás után, amennyivel az újonnan forgalomba helyezett autó gyári értéke meghaladja a határértéket. Például, ha egy gyártó 2025-ben a jelenlegi 118 g/kilométeres határértéknek megfelelő személygépjárművet kínál, akkor minden egyes ilyen eladott autó után 2280 eurós bírságot kell fizetnie. Egy tipikus családi autó esetében, amely körülbelül 140 g/km CO₂-kibocsátással rendelkezik, a gyártóra kiszabott bírság közel 5000 euró lesz (a jövedéki adóval együtt). Ez persze a gyakorlatban nem pontosan így működik, mert az EU az autógyártó átlagos flottaszintű kibocsátását vizsgálja majd, azaz megnézi, hogy melyik kibocsátású autóból pontosan mennyit adott el az évben, és az így kapott súlyozott átlagot alapján derül majd ki, hogy kell-e a gyártónak büntetést fizetnie, és ha igen, pontosan mennyit. Ennek eredményeképp, ha egy gyártó jól tudja becsülni, hogy mennyi a határértéknél alacsonyabb emissziójú autót értékesít, akkor dönthet úgy, hogy ezt figyelembe veszi, és a határértéket meghaladó emissziójú autók esetében nem a teljes büntetési tételt jeleníti meg az autó árában, ez azonban a jelenlegi turbulens piaci helyzetben viszonylag kockázatos, ezért az első években várhatóan előre beárazzák ezen autók

esetén a teljes összeget. Az azonban minden gyártó számára egyértelmű, hogy 2025-től:

- Korlátozniuk kell a nagy károsanyag-kibocsátású, belső égésű motorral szerelt autók értékesítését • Egyes modellek vagy motorváltozatok kínálatát be kell szüntetniük
- Bizonyos modellek vagy motorváltozatok elérhetőségét korlátozniuk kell
- A termékeket az alacsonyabb CO₂- és NO_x-kibocsátási normákhoz kell igazítaniuk
- Növelniük kell az alacsony és zéró károsanyag-kibocsátású járművek értékesítését (lágy hibrid elektromos, öntöltő hibrid elektromos, plug-in hibrid elektromos, akkumulátoros elektromos hidrogén üzemanyagcellás elektromos, hidrogén belsőégésű, és e-üzemanyagokat használó modellek)
- Komoly erőforrásokat kell allokálniuk (marketing, promóciós és árképzési szinten egyaránt) a zéró emissziós (akkumulátoros elektromos és hidrogén üzemanyagcellás elektromos) autók iránti bizalom és nyitottság megteremtésébe. Itt olyan kihívásokkal is szembe kell nézniük, mint a számos piacon még mindig hiányos lefedettségű töltési és hidrogén infrastruktúra, a felhasználói szokások megváltoztatása iránti ellenállás és az ezzel kapcsolatos edukáció szükségessége, vagy épp az akkumulátoros elektromos járművek jelenleg még magas értékcsökkenése.
- Új technológiákat kell kifejleszteniük és alkalmazniuk a CO₂-kibocsátás és a szennyező anyagok csökkentésére (pl. szűrők, katalizátorok), amelyek növelik a gyártási költségeket és az autók árát.
- Fel kell gyorsítaniuk az klíma-semleges hajtásláncok, például az új generációs akkumulátorok, a hidrogénnel üzemanyagcellás elektromos járművek, a hidrogén belsőégésű járművek és a szintetikus üzemanyagokkal működő járművek fejlesztését.

Ezek, akár közvetlen, akár közvetett módon (a fejlesztésekre fordítandó erőforrások kitermelésének szükségessége miatt) középtávon növelni fogják az új autók árát, hosszútávon ugyanakkor, az új technológiák méretgazdaságossági szintjének elérésekor ez várhatóan kisimul majd.

A Toyota és a Lexus évek óta tudatosan készül erre az időszakra, a piacot megelőzve

A világ lezöldebb autógyártójaként, és az elektromos forradalom elindítójaként, valamint a részben vagy teljesen elektromos és egyéb alternatív technológiák vezető fejlesztőjeként a Toyota és a Lexus tulajdonképpen a törvényi szabályozásokat megelőzve, közel három évtizede dolgozik ezen, a piaci és infrastrukturális igényekhez igazodó multitechnológiás stratégiájának célja pedig a lehető legnagyobb azonnali emissziócsökkentés. A japán autógyártó mára közel 30 millió részben vagy teljesen elektromos autót értékesített világszerte, ami több, mint az összes többi autógyártó elektrifikált értékesítése összesítve. A CAFE szabályozás eredményeképp autógyártók sora lesz kénytelen követni a már eddig is az autóiipari zöldülés motorjaként szolgáló Toyotát, és a piaci igényekhez és az infrastruktúra elérhetőségéhez igazodóan növelni az alacsony és zéró kibocsátású járművek értékesítését. Ebben az évtized végéig kiemelt szerepet kapnak majd az alábbi meghajtási láncok.

Öntöltő hibrid elektromos autók

Már most is nagy piaci részesedéssel rendelkeznek, nem igényelnek új infrastruktúrát és hatékonyan használják az értékes erőforrásokat, amit a legjobban talán az **1-6-90 elv** demonstrál: ugyanannyi kobalt és lítium felhasználásával, mint amennyi egyetlen akkumulátoros elektromos autó előállításához szükséges, hat plug-in hibrid elektromos vagy kilencven öntöltő hibrid elektromos autót lehetne gyártani. A hibrid elektromos autók azonnal és nagymértékben segítenek csökkenteni a gyártó átlagos károsanyag-kibocsátását – a hibridek körülbelül 30 százalékkal kevesebb károsanyagot

bocsátanak ki, mint a hagyományos autók – még akkor is, ha még a legtöbb öntöltő hibrid elektromos autó sem teljesíti a CAFE 2025-ös határértékeket. Plug-in hibrid elektromos autók Nagy a potenciáljuk a gépjárművek károsanyag-kibocsátásának csökkentésére. 60-80 km-es (a Toyota és Lexus modellek esetében akár 100 km-es, a gyártó által bejelentett, hamarosan érkező új technológia esetén pedig nemsokára akár 200 km-es) tisztán elektromos hatótávolságukkal üzemanyag-fogyasztás nélkül, emissziómentesen használhatók a napi ingázás során, ugyanakkor a hosszabb utakon sem korlátozott a hatótávuk. A plug-in hibrid elektromos autók emellett az öntöltő hibrid elektromos autókhoz hasonlóan magas maradványértéket kínálnak.

Akkumulátoros elektromos autók és hidrogén üzemanyagcellás autók

Az infrastruktúra korlátossága miatt Európában a hidrogén üzemanyagcellás elektromos autók elterjedtsége még marginális, és rövidtávon csak lassú emelkedés várható, hosszútávon azonban komoly potenciált rejtenek magunkban. Az akkumulátoros elektromos járművek esetében infrastruktúra tekintetében jelenleg sokkal jobb a helyzet a kontinensen. Amennyiben egy autógyártó eladásaiiban 30%-ot, vagy annál többet tesznek ki az elektromos autók, az 2025 és 2029 között már elkerülhetővé teszi számára, hogy elkerülje a belső égésű autók értékesítéséért kiszabott büntetéseket, ettől azonban még messze vagyunk: jelenleg az akkumulátoros elektromos autók a magyar új személyautó piac nagyságrendileg csupán 7,2%-ét százalékát teszik ki, a haszongépjárművek körében pedig ennél is alacsonyabb az arányuk. Az akkumulátoros elektromos járművek értékesítésének növelése széles körű tájékoztató kampányokat és nagyobb infrastrukturális beruházásokat igényel, amiből az autógyártók mellett a piac többi szereplője mellett a szabályozó, jogalkotó szervezetek is fontos volna kivenni a részüket. A hosszú távú lízing előnyös az elektromos autók vásárlói számára, mivel az EV-technológiák gyorsan fejlődnek, és az autók 2-3 évente történő cseréje lehetővé teszi a legújabb fejlesztések használatát. Fontos szerepe lesz az akkumulátoros elektromos és egyéb zero emissziós technológiák térnyerésének elősegítésében a hagyományos autók értékesítésének korlátozásának, tulajdonképpen a CAFE szabályozás is ezt célozza. A kishaszonjárművek esetében jelenleg még problémát jelentenek a korlátozott technológiai lehetőségek, városi használatra szánt megoldások már széles körben elérhetőek, a nagyobb hatótávú logisztikai feladatok ellátására azonban még korlátozott mértékben érhető el emissziómentes közúti megoldás. Ettől függetlenül a benzin- és dízelmotorokat itt is egyre inkább elektromos hajtásláncok fogják felváltani. Az akkumulátoros elektromos autók piaca tehát folyamatosan növekszik, de 2025 és 2029 között várhatóan korlátozott marad.

Mire számíthatnak a következő éveken az újautó vásárlók?

A kisautók ára várhatóan jelentősen emelkedni fog, és számos gyártó sok kisméretű modellje eltűnhet a piacról, hiszen a kibocsátási bírságok kompenzálására szolgáló 2000, 3000, 4000 vagy 5000 eurós (négyezer forinttól akár kétfélmillió forintot is meghaladó) áremelések elfogadhatóbbak lesznek a nagy SUV-k vásárlói számára, mint az A- vagy B-szegmensbe tartozó modellek vevőinek. Ezek a folyamatok magukkal hozzák majd a használt autók árának emelkedését is, különös tekintettel a kis és kompakt autókra. Az újautóeladásokban látványos növekedésre lehet számítani a plug-in hibrid elektromos autók esetén, hiszen az akkumulátoros elektromos autók mellett a gyártók ezekre helyezik majd a legnagyobb hangsúlyt, miután ezek eladásainak növelése révén is eredményesen csökkenthetik flottaszintű kibocsátásukat. Azok, akik még az év végéig megveszik új autójukat, a legtöbb autógyártó (így a Toyota és a Lexus esetében is) esetében kedvezményes ajánlatok közül választhatnak, elkerülhetik az áremelkedéseket, néhány év múlva pedig jó áron tudják majd továbbértékesíteni autójukat a használt piacon.

Mire számít saját értékesítései tekintetében 2025-től az elmúlt években évről évre rekordeladást produkáló Toyota és Lexus?

2025-ben az általános áremelkedés miatt stagnálhat, vagy akár csökkenhet is a kereslet az újautópiacra, ami kihatással lehet valamennyi gyártó értékesítésére. Ettől függetlenül a magyar újautópiac lakosságárányos lefedettségét a nyugat-európai országokkal, vagy akár Csehországgal összehasonlítva elmondható, hogy bőven van még nálunk növekedési potenciál. A Toyota és a Lexus jelenleg teljesíti az emissziós határértéket, ám 2025-től a két környezettudatos japán márka is kihívások elé néz. A Toyota (az öntöltő hibrid elektromos Yaris, a plug-in hibrid elektromos Prius, C-HR és RAV4, valamint az akkumulátoros elektromos bZ4X, Proace City, Proace City Verso, Proace, Proace Verso és Proace May révén) és a Lexus (a plug-in hibrid elektromos NX és RX, valamint az akkumulátoros elektromos UX és RZ révén) egyaránt rendelkezik az új normáknak megfelelő számos modellel, ezek eladásait azonban látványosan növelniük kell eladásaikban, ha szeretnék elérni az új flottaszintű kibocsátási normát. Ebben segítségükre lesznek a folyamatosan (már 2025-ben is) érkező vadonatúj plug-in hibrid elektromos és akkumulátoros elektromos modellek, de a jövő évben még szinte biztosan nem sikerül majd úgy átstrukturálni az eladásokat, hogy teljesen elkerüljék a büntetést, így áremelkedéssel a legtöbb lágy hibrid elektromos és öntöltő hibrid elektromos Toyota és Lexus modell esetében is számolni kell majd, a már eddig is csupán marginális szerepet betöltő tisztán belsőégésű modellek pedig fokozatosan eltűnnek majd a kínálatból. Mindezek mellett a Toyota bízik abban, hogy a piaci zöldülés motorjaként továbbra is sikerül majd megőriznie magyarországi piacvezető pozícióját. Európai szinten a márka második helyének megőrzésére, sőt, részesedésének növelésére törekszik majd, míg világszinten a cél továbbra is az, hogy a Toyota legyen a világ elsőszámú autógyártója, középtávon pedig a világ elsőszámú mobilitási szolgáltatója.

Sajtókapcsolat:

- Varga Zsombor, PR manager
- zsombor.varga@toyota-ce.com



© Toyota
Toyota Yaris.

Eredeti tartalom: Toyota Central Europe - Hungary Kft.

Továbbította: Helló Sajtó! Üzleti Sajtószolgálat

Ez a sajtóközlemény a következő linken érhető el:

<https://hellosajto.hu/?p=17211>