



Uudiskiri juuli 2013

Kuu teemad

- **Euroopa automüük I poolaastal**
- **Puhtama õhu nimel**

Esimesel poolaastal uute autode müük Euroopas langes.

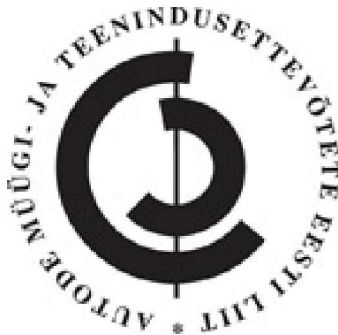
2013. aasta esimene poolaasta tõi Euroopas kaasa uute autode müüginumbrites 6,7 % languse võrreldes eelmise aasta sama perioodiga. Kuigi juunis toimus mõnedes üksikutes riikides kerge elavnemine, nagu näiteks Taanis, Soomes, Poolas, Sloveenias ja isegi sügavas majanduskriisis vaevlevas Kreekas, siis suurematel turgudel langus jätkus ning Euroopas Liidu riikides tervikuna müüdi tänava juunis 5,6% võrra vähem uusi autosid kui mullu samal ajal. Euroopa suurematest riikidest on vaid Suurbritannia terve esimese poolaasta näidanud positiivseid müüginumbreid, ja seda ligi 10% võrreldes 2012. aasta sama perioodiga. Samal ajal on näiteks Saksamaal vähenenud uute autode müük 8,1%, Itaalias 10,3% ja Prantsusmaal 11,2% võrra.

Balti riikides kasvas uute autode müük 2013. aasta esimese kuue kuu jooksul vaid Eestis 15,2% võrra, samal ajal kui Läti ja Leedu elasid üle vastavalt 6- ja 3,1-protsendilise languse. Siiski tuleb tõdeda, et Leedu juunikuised müüginumbrid ületasid mulluse esimese suvekuu omi 7% võrra.

Suurematest autotootjatest tegid I poolaastal läbi suurima languse PSA, GM ja Fiat, vastavalt 13,3, 11 ja 10 protsendiga, kuid uute autode müük vähenes ka näiteks turuliidril Volkswagen Grupil 3,4%, aga ka mitmetel teistel, Fordil 9,6%, Toyota 8,1% ja Renault 4,5%. Euroopa tootjatest oli vaid Daimler kerges plussis 2,1 protsendiga.

Puhtama õhu nimel.

Juuniku viimastel päevadel jõudsid Euroopa Parlament ja Euroopa Nõukogu kokkuleppele detailides, kuidas saavutada juba varem paika pandud eesmärk vähendada uute sõiduautode heitgaasides süsinikdioksiidi (CO₂) sisaldust 2020. aastaks 95g/km. Käesolev seaduseelnõu liigub nüüd tavalist rada pidi edasi Euroopa Parlamendi istungitele lugemistele ja hääletusele. Loomulikult on antud kokkulepe igati tervitatav, kuid jõudmaks tõeliste eesmärkideni – aeglustada globaalset soojenemist ja hingata puhtamat õhku – ei piisa ainult



antud seadusest, sest nagu iga reegluga, nii on ka selle puhul tegemist mitmete nüanssidega. Kasvõi näiteks sellega, et antud nõue (CO₂ sisaldus 95g/km) hakkab kehtima keskmiselt ühe autotootja kõigi toodangurühmadele.

Et ka tegelikult hakkaks sõiduautode poolt õhku paisatavate heitgaaside süsinikdioksiidi sisaldus vähenema, peaks ennekõike hakkama ka autopark uuenema. Eesti on autopark Euroopa keskmisest ligi kaks korda vanem, mis tähendab ka keskmiselt suuremat CO₂ emissiooni, sest iga kulutatud kütuseliiter paiskab õhku 2,3 kg süsinikdioksiidi. Uued autod on ökonoomsemad mitmes mõttes – tarbides vähem kütust säästetakse nii keskkonda kui tarbija rahakotti.

Üks asi on Euroopa Liidu seadused, aga hoopis tähtsam on inimeste keskkonnateadlikkuse tõstmine. Inimeste tarbimisharjumused erinevad riigiti ja seetõttu peavad ka riigid kasutama puhtama keskkonna saavutamiseks erinevaid meetmeid. Vahendeid on mitmeid: alternatiivkütuseid kasutavate, ehk siis elektri- ja hübriidautode propageerimine ja nende soetamiseks soodustuste tegemine, kõigile autodele kehtiv CO₂-põhine aastamaks, sujuvam liikluskorraldus, paremad teed jpm sarnast.

Kuid ennekõike peaks ikkagi paranema inimeste keskkonnateadlikkus ja sealhulgas ka nende tarbimisharjumused. Näiteks auto soetamisel tuleks pöörata rohkem tähelepanu selle kütusekulu näitajatele, sest mida enam me kütust põletame, seda enam õhku saastame. Ja ei tohiks ära unustada ka pisasju – auto tehniline seisukord, rehvirõhk või lihtsalt ökonoomsem sõidustiil.

Lisainfo: Rein Luik, AMTELi pressiesindaja, tel 5024504, e-post press@amtel.ee