



Uudiskiri märts/2019

Alternatiivkütusega autode müük kasvab

Seoses Eestis 1. aprillist rakenduva biokütuse komponendi suurema osakaaluga – bensiinis tõuseb 10%-ni ja diiselkütuses 7%-ni – vaatame üle, mis Euroopa autonduses on seoses alternatiivsete kütustega toimunud.

2018. aastal jätkus Euroopa Liidus tempokas kasv alternatiivkütusega uute sõiduautode turul ja valdavalt vedasid seda tõusu hübriidautod. Samuti kasvas 2018. aastal alternatiivkütusega autode osakaal kogu Euroopa Liidus müüdud uutest sõiduautodest. Kui näiteks 2017. aastal oli see 5,7% kogu uute sõiduautode müügist, siis mullu oli osakaal kerkinud 8,6 protsendile. Antud numbri omakorda segmentideks lahtudes näeme, et elektriautode ja pistikhübriide osakaal on aastaga kasvanud 1,4 protsendilt 2,7 protsendile ja hübriidautode osakaal 3,5 protsendilt 4,5 protsendile. Samas tuleb tõdeda, et ilmselt on ootused Euroopa Liidus elektri- ja hübriidautode osakaalu kasvule olnud veelgi suuremad.

Elektriautosid müüdi Euroopa Liidu riikides mullu veidi üle 150 tuhande, mida oli 53,2% rohkem võrreldes 2017. aastaga. Enam-vähem sama palju läks kaubaks ka pistikhübriide. Kuigi hübriidautode müük kasvas protsentuaalselt vähem, siis numbriliselt oli see siiski märkimisväärne – 2018. aastal müüdi kokku ligi 600 tuhat uut hübriidautot ehk 35,6% rohkem võrreldes 2017. aastaga.

Eestis on samuti kasvanud jõudsalt hübriidautode müük ja see kasv oli mullu enam-vähem Euroopa keskmisel tasemel. Samas aga sörgime teiste riikide sabas elektriautode osakaalus, mis mullu oli 0,3% kõigist müüdud uutest sõiduautodest. Põhjuseks ilmselgelt asjaolu, et Eesti on üks neljast Euroopa Liidu liikmesriigist, kus riik ei toeta ega soodusta elektriautode soetamist ja/või kasutamist mitte mingil moel.

„Euroopa Liidus autotootjatele 2021. aastast jõustuva CO2 normi 95 g/km täitmiseks on vaja elektriautode müüki tänasega võrreldes suurendada ca 2 korda,“ kommenteerib AMTELi tegevjuht Arno Sillat. „Tootjad teevad suuri jõupingutusi, et rohkem elektriautode mudeleid turule tuua, nende võimekust tõsta ning seejuures ka hinda alandada. Teatud määral on tootjad sunnitud elektriautode müüki ka doteerima. Autode tehniline areng ei ole poliitikute tahtele veel järele tulnud. Massiline laadimine kodumajade juures ning kiirlaadijate võrgu väike tihedus on probleemi teine pool, millega samuti tegeleda tuleb. Õnneks on selles osas ka Eestis teatud nihked positiivses suunas tunda.“

Kasvas ka gaasiautode müük ja seda 11,2% võrra ning seda tüüpi autode osakaal moodustas kogu uute sõiduautode müügist 1,4%. Kokku müüdi mullu EL riikides 229 tuhat uut



gaasiautot, millest umbes kolmveerandi moodustasid LPG gaasi kasutavad autod. Olgu aga siinkohal välja toodud ka fakt, et kõigist gaasiautodest müüakse ligi 90% neljas riigis (Itaalia, Hispaania, Saksamaa ja Poola) ja ülejäänud EL riikides kokku vaid 10%.

„Mis puudutab gaasiautosid, siis need on eelkõige maagaasivarudega riikide teema,“ kommenteerib Arno Sillat. „Mujal on gaasiautode müük marginaalne ja seda on näha ka tootjate poolt pakutavast väga väikesest valikust, VAG ettevõtted (Škoda, VW ja Audi) välja arvatud. Arengut kohtadel pärsib veel gaasiautode jagunemine propaani ja metaani vahel. Tööautode ja busside osas on gaasiautodel mõnevõrra laiem turg, kuid ka siin on killustumine kahe liigi (vedel- ja surugaas) vahel paratamatu. Ja biometaan on maksumaksjale kallis lõbu, kuigi selle abiga täidame bensiinile ja diiselmootoritele lisatavast biokomponendist puudujääva osa taastuvenergia etteantud osakaalust transpordis.“

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