

Az Európai Unión belüli stabilitásról, gazdasági koordinációról és kormányzásról szóló parlamentközi konferencia

I. napirendi pont: Az elektromos autózás térnyerése az Európai Unióban, ennek versenyképességi előnyei, valamint az ehhez szükséges döntés-előkészítés

Lóga Máté, a magyar Nemzetgazdasági Minisztérium gazdaságstratégiáért, iparért, pénzügyi forrásokért és makrogazdasági elemzésért felelős államtitkárának előadása

(Budapest, Országház, 2024. október 3.)

Tisztelt Elnök Úr!

Tisztelt Képviselő Urak és Hölgyek!

Kedves Vendégek, Tisztelt Kollégák!

Nagy örömmre szolgál, hogy itt lehetek az Önök körében ezen a konferencián. Úgy vélem, hogy valamennyi platformot kiemelt jelentőséggel kell kezelnünk, ahol értékes szakmai eszmecserét folytathatunk korunk és kontinensünk két kiemelt kérdéséről, a fenntarthatóságról, illetve a versenyképességről, az európai döntéshozók ezzel kapcsolatos munkája ugyanis alapjaiban határozhatja majd meg, hogy meg tudjuk-e védeni a jövő generációk jólétét, boldogulását.

Hadd szóljak a fenntarthatóságról és versenyképességről külön-külön is néhány szót.

- A fenntarthatóság továbbra is kiemelt témája a közéletnek, a kifejezés 128-szor jelent meg az ENSZ, és 36-szor az Európai Központi Bank tavalyi évi jelentésében. A fenntarthatóság immáron a globális gazdasági vetélkedésnek is az egyik megkülönböztetett területe. Mi, európaiak az egyik legambiciózusabb szereplői vagyunk a versenyfutásnak, célunk pedig egyértelmű: az első kontinensként elérni a klímasemlegességet 2050-ig. Ezzel párhuzamosan azonban a világ más gazdasági erőközpontjai is jelentős erőforrásokat mozgósítanak a vezető szerep megszerzése érdekében. Az Amerikai Egyesült Államok a valaha volt legnagyobb klímaváltozással kapcsolatos programcsomagnak aposztrofálva jelentette be az Inflációcsökkentési Törvény elfogadását, mellyel célja, hogy amerikai fölényt építsen fel a zöld technológiák szegmensében. Kínáról pedig jelenleg a világ legnagyobb zöld energia-beruházójaként beszélhetünk, amely 2060-ig maga is klímasemlegessé válna. A zöld folyamat felgyorsulása elengedhetetlen, a jelenlegi trajektóriák alapján ugyanis európai és globális viszonylatban egyaránt elmaradunk a dekarbonizációs célszámoktól.
- A Magyar Kormány az elsők között hívta fel a figyelmet Európa versenyképességi nehézségeire. A koronavírus-járvány, az orosz-ukrán háború és az energiaválság felfedték az európai gazdaság gyenge pontjait, illetve elmélyítették az öreg kontinens régóta húzódnó versenyképességi nehézségeit. Az európai energiaárak jelenleg is sokszorososan haladják meg az észak-amerikai árszínvonalat, miközben kontinensünk részaránya a globális gazdasági teljesítményben immár évtizedes viszonylatban zsugorodik.

A zöld fordulat és a versenyképesség egyidejű megőrzése és fokozása tehát jelentős kihívás, ugyanakkor a globális gazdaság dekarbonizációs átalakulása érdemi lehetőségeket is tartogat számunkra. A siker érdekében elengedhetetlen, hogy az

európai döntéshozók a fenntarthatósági politikájukat a tényekre alapozva, ideológiamentesen formálják.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

A gazdaságunk fenntarthatósági átalakulásának elengedhetetlen eleme a közlekedés dekarbonizációja. 2020-ban az Európai Unió szén-dioxid kibocsátásának egynegyedéért a közúti közlekedés felelt. A közösség a karbonsemlegesség elérése érdekében lerakta voksát az elektromos járművek mellett, ennek mentén haladva pedig 2035-től már csak zéró-emissziós új személygépkocsik és kisteher-járművek lesznek forgalomba helyezhetők az Európai Unió országaiban. Az elektromos járművek piaci részarányának dinamikus növekedése azonban az utóbbi időben lelassult Európában, a várakozások szerint az EV-szegmens bővülése mindössze 2,5% körül alakulhat. Különösen érzékenyen érinti a növekedést, hogy a két legnagyobb piacon, Németországban és Franciaországban esett nagyot az elektromos járművek értékesítése. A fenntarthatósági céljaink elérése érdekében fontos, hogy helyreállítsuk az elektromos meghajtásra épülő piaci szegmens felfutását.

Magyarországnak – beruházás és exportorientált gazdaságként – célja, hogy egy gazdasági híd szerepébe helyezkedve teret engedjen a nyugati és keleti országokból származó technológia szinergiáinak, az elektromos járművek gyártása pedig ennek a törekvésnek fontos megvalósulási terepe lehet. Európa évszázados tudást és tapasztalatot halmozott fel a járműiparban, és a mai napig az Európai Unió legnagyobb kutatás-fejlesztési magánbefektetője az autóipar. A robbanómotoros technológiáról az elektromos hajtásláncrea való átállás folyamatába azonban késéssel kapcsolódtak be az európai autógyártók, így az EV-forradalom tempóját ma jellemzően ázsiai országok diktálják. 2023-ban a világ 10 új elektromos meghajtású járművéből 6 Kínában talált gazdára, a globális akkumulátorgyártási értéklánc nagy része pedig kínai és dél-koreai vállalatokhoz köthető, miközben előzőek a gyártási folyamatban kulcsfontosságú nemesfémek és ásványok kitermelése felett is domináns kontrollt szereztek. Magyarországon a rendszerváltás kezdete óta számos jelentős nyugati autógyártó épített gyártókapacitást, gondoljunk csak az Audi vagy a Mercedes-Benz itteni tevékenységére, sikereire. Az elmúlt pár évben ugyanakkor nagy számban jelentek meg nálunk az elektromos jármű ökoszisztémához kapcsolható beruházások is, jellemzően ázsiai FDI formájában. A közel 16 milliárd eurós volumenben bejelentett beruházások megvalósulása esetén Magyarország a világ negyedik legjelentősebb akkumulátorgyártójává léphet elő, egymaga előállítva az európai uniós kereslet mintegy 35%-át, ezzel nagyban hozzájárulva a közlekedés dekarbonizációjának megalapozásához.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Meggyőződésünk, hogy az elektromos meghajtásra épülő átállás koncepciója helyes, a szegmens technológiájában pedig még a közeljövőben robbanásszerű fejlődésnek lehetünk majd szemtanúi. Az elektromos járművek piaci részarányának további fokozása érdekében azonban jelentős erőfeszítéseket kell tennünk. A döntéshozói munkának különösen reflektálnia kell majd a következő tényezőkre:

- Elengedhetetlen az európai elektromosjármű-töltő infrastruktúra gyors ütemű fejlesztése. Az elektromos jármű eladások érdemben túlnőttek a töltőhálózat bővülésén, vagyis ez egyértelmű szűk keresztmetszeti tényezőként azonosítható az EV-szegmens esetében. Míg 2017 és 2023 között az akkumulátoros elektromosjármű eladások száma 18-szorosára ugrott, addig a nyilvánosan elérhető töltők kiépítése csak 6-szoros növekedést élt meg. A töltőpontok alacsony száma mellett szintén problémát jelent azok földrajzi koncentrálása, ugyanis tavaly három tagállam (Németország, Franciaország és Hollandia) területén található az európai uniós nyilvános EV-töltő pontok 60%-a. Az Európai Bizottság becslései szerint az elektromobilizáció kívánt ütemű aladúcolásához 2030-ig a jelenlegi 630 ezerről 3,5 millióra kell növelni a nyilvános töltők számát, ami heti közel 8000 töltőpont installálását követeli meg a fennmaradó 6 évben.
- Fontos, hogy a folyamatosan növekvő számú elektromos járművet minél tisztább energia hajtja, ennek érdekében az energiamixünk fokozatos zöldítése szükséges. Ilyen tekintetben optimisták lehetünk, mivel az európai országok a legnagyobb eredményeket épp az energiatermelés dekarbonizációjának tekintetében érték el. Az Európai Környezeti Ügynökség adatai szerint az energiatermelés ágazati üvegházgáz-kibocsátása 2023-ra 45%-kal csökkent a 2010-es szinthez képest. A megkezdett munkát folytatni kell, a Magyar Kormánynak pedig meggyőződése, hogy a GHG csökkentés, illetve az európai energiaszuverenitás további fokozásában kulcsszerep hárul majd a nukleáris energiára is. Felismerve a nukleáris technológia tárgybeli fontosságát, 2024 februárjában az Európai Parlament és az Európai Tanács is stratégiai jelentőségűnek nyilvánította az atomenergiát az EU dekarbonizációjában. Ezekhez illeszkedően a Magyar Kormány Paks II-es beruházása ellátásbiztonsági, energiaszuverenitási, és fenntarthatósági szempontból is kulcsfontosságú.
- A túlzott protekcionizmus helyett az európai járműipar versenyképességét a piaci versenyen és a célzott támogatási és ösztönző programokon keresztül kell serkenteni. Az Európai Unió 2024 júliusában a korábbinál magasabb importvámot vetett ki a kínai elektromos autókra, véleményünk szerint azonban a lépés megakadályozza azt, hogy az európai járműipar önmagát a nemzetközi versenyben megmérve tudjon fejlődni, innoválni. Az európai elektromos autókat álláspontunk szerint adókedvezményekkel és direkt vásárlási támogatásokkal kell helyzetbe hozni, ugyanis számos elemzés rávilágít, hogy leginkább a teljes vásárlási költség csökkentésén keresztül érhető el a vásárlók elmozdulása a belső égésű motorral szerelt autóktól az elektromos járművek szegmensé felé.
- Szintén lényeges, hogy az európai autógyártás az EV-vásárlók körének kiszélesítése érdekében minél inkább reagálni tudjon a fogyasztók igényeire. További erőfeszítéseket kell tenni a nagyobb hatótávolságú, ugyanakkor könnyebb akkumulátorok gyártására, illetve a termékpalalettába kell illeszteni a kisebb, kompaktabb elektromos járműveket is. 2023-ban 100 Európában forgalomba helyezett elektromos gépkocsiból mindössze 12 esett a kis méretkategóriába, holott ezekre érdemi piaci kereslet mutatkozik. Az ezzel kapcsolatos igényekre a kínai gyártók jelenleg sokkal sikeresebben reagálnak, versenyképességük a kompakt szegmensben elsősorban mondható.

- Az EV-univerzum értékláncának fejlesztése a körforgásos gazdaság elveivel összhangban kell, hogy történjen. Az elektromos járművek elterjedésével párhuzamosan a járműalkatrészek és használt akkumulátorok nagy volumenű újrahasznosíthatóságának megoldása kulcsfontosságú kérdéssé lép majd elő. A környezetvédelmi szempontok érvényesítése érdekében javasolt az akkumulátorok vagy azok részeinek cseréjére vonatkozó technológiasemleges eljárások előmozdítása, ezáltal támogatva a használt járművek hosszú élettartamát. A használt akkumulátorok esetében pedig kötelező újrafeldolgozási módszer bevezetése és az államilag felügyelt tanúsító ügynökségek által kiállított új megbízhatósági tanúsítvány bevezetése javasolt.
- Az elektromosjármű-gyártás a gazdaság széles spektrumában teremthet munkahelyeket, illetve segítheti a KKV-szektor fejlődését is. A Magyar Kormány gazdaságfejlesztési stratégiájának fontos eleme, hogy a nemzetközi értékláncokba bekapcsolódó vállalati kör fejlődését horizontális és vertikális tekintetben is az intenzív, minőség alapú növekedés szempontjai hassák át. A tagállami kormányzatoknak célzott, zöld és digitális karakterisztikákkal áthatott programokkal kell segíteni a kkv-szektor bekapcsolódását a technológiaváltásba, és azt elérni, hogy lehetőleg minél nagyobb hozzáadott értékű tevékenységekkel járuljanak hozzá a nemzetközi EV-értéklánchoz.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Kívánom, hogy a parlamentközi konferencia segítse az előttünk álló érdemi kihívásokról történő közös gondolkodást, és egymás tudásából és tapasztalataiból merítve előre lépjünk a valamennyi európai uniós tagállam érdekeihez és lehetőségeihez jól illeszkedő megoldások felé.

Köszönöm a megtisztelő figyelmüket!