

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

Cseresnyés Péter, az Országgyűlés Gazdasági Bizottsága alelnökének előadása

(Budapest, Országház, 2024. október 3.)

Kedves Kollégák! Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Ha napjainkban az európai versenyképesség kerül megbeszéléseink, tárgyalásaink középpontjába, meglehetősen borús nyilatkozatokat hallhatunk. Európa versenyképessége komoly problémákkal küzd, hanyatlik, globális versenytársaihoz képest lemaradásban van – ilyen, és ehhez hasonló megállapításokkal találkozhatunk, elég, ha csak fellapozzuk Mario Draghi elnök úr közelmúltban közzétett, átfogó jelentését.

Az európai versenyképesség tehát kihívásokkal teli, de úgy vélem, ez egyúttal a siker lehetőségét is magában hordozza.

Ezt felismerve a magyar uniós elnökség programjában első számú prioritásként jelölte meg az európai versenyképesség javítását, és javaslatot tett az Új Európai Versenyképességi Megállapodás elfogadására.

A mai napirendünk meghatározásakor is egy olyan területre esett a választásunk, amelyben Európa – a versenyképességét érintő nehézségek ellenére is – vezető szerepet játszik, és ezt meg is kívánja őrizni. A témánk egyúttal kiemelt jelentőségű a gazdaságaink és az európai polgárok számára, a közös gondolkodásunk és az együttműködésünk eredménye pedig pozitív hatást gyakorolhat magára az európai versenyképességre is.

Az Unió az európai zöld megállapodással úttörő szerepet vállalt az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésében, illetve annak elérésében, hogy 2050-re Európa legyen az első klímasemleges kontinens. Ennek az ambiciózus célnak az eléréséig azonban még számos teendő áll előttünk.

A közös cselekvés egyik fontos területe a közlekedés lehet, hiszen – mint az önök előtt is ismert – ez az ágazat felelős az EU teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának több mint egyötödért, amelynek nagy része, mintegy 95%-a a közúti közlekedésből származik. Nem túlzás tehát azt állítani, hogy az európai zöld megállapodás céljának megvalósítása attól függ, hogy képesek vagyunk-e a közlekedési rendszer egészét fenntarthatóvá tenni.

A közlekedési ágazat kibocsátásának csökkentéséhez kézenfekvő megoldás lehet az elektromobilitás ösztönzése és támogatása. Az elektromos gépjárművek használatának terjedésével csökken a lokális szén-dioxid-kibocsátás, az emberek tisztább levegőhöz juthatnak, így életminőségük is javulhat. Európa ezen a téren is vezető szerepet játszik:

2035-től kizárólag zéró kibocsátású új személygépkocsik és kisteherautók kerülhetnek forgalomba.

Az európai autóipar gazdasági jelentősége megkérdőjelezhetetlen, úgy is mondhatnám, hogy a szektor Európa növekedésének motorja. Az ágazat adja az EU GDP-jének 7 százalékát, több mint 100 milliárd eurós forgalommal rendelkezik, és 390 milliárd eurót meghaladó állami bevételt generál. Az Európai Unió a világ második legnagyobb autógyártója, 2023-ban több mint 12 millió járművet állítottunk elő. Ha megnézzük az EU tíz legnagyobb autógyártó országát, láthatjuk, hogy ez a szektor nem kizárólag a nyugati vagy a keleti, illetve nem csak az új, vagy csak a régi tagállamok sajátja: Spanyolországtól Romániáig, Svédországtól Olaszországig mindannyiunkat érint. És ne feledkezzünk meg a legfontosabbról! Az európai autóipar közvetve vagy közvetlenül 13 millió embernek ad munkát – ez az Európai Unió lakosságának közel 3 százaléka, és több mint Magyarország teljes lélekszáma!

Az autóipar mindemellett történelmi átalakuláson megy keresztül. A szigorodó kibocsátási előírások és az éghajlatváltozás negatív hatásainak mérséklése iránti igény egyre inkább az elektromos autók irányába mozdítja a gyártókat. Erre utal, hogy 2023-ban az Európai Unióban eladott, újonnan regisztrált személyautók 14,6 százaléka teljesen elektromos meghajtású, akkumulátoros jármű volt. Még szembetűnőbb a növekedés, ha figyelembe vesszük, hogy ez az arány 2019-ben csak 1,9 százalék volt. Az elektromos járművek részesedése a teljes járműállományból azonban még mindig meglehetősen alacsony, ezzel kapcsolatban – mint azt később az előadóinktól hallani fogjuk – nekünk is lesz tennivalónk.

Az elektromos autók globális térnyerése tehát megkérdőjelezhetetlen, az Európai Unión belüli piacuk növekedése azonban a várakozásokhoz képest lelassult. 2024 első felében az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése 2023 azonos időszakához képest csak 1,3 százalékkal növekedett, piaci részesedésük pedig 12,5 százalékra csökkent.

De mi lehet az oka a lassulásnak, milyen kihívásokkal kell szembenéznünk?

Egy egyszerű példával szemléltetve: ma egy elektromosautó-kereskedésben elhangzó leggyakoribb kérdés valószínűleg az „egy töltéssel mennyit tudok megtenni”. Persze csak a „mennyibe fog kerülni” után.

A keresletet leginkább befolyásoló tényezők, az ár, a hatótávolság és a töltési körülmények közül elsősorban talán az árhoz köthető az elektromosautó-piac tapasztalt lassulása. Ha az elektromos autók ára jelentősen meghaladja a belső égésű motorral szerelt társaikét, az emberek az utóbbiak mellett fognak dönteni. Az elektromos autózás kezdeti elterjedésében fontos szerepet vállalhatunk azzal, hogy a vásárlást ösztönző különböző támogatási, kedvezményi rendszereket alakítunk ki. Németország példáján is láthatjuk, hogy az elektromosjármű-támogatási program lezárása a kereslet növekedési ütemének visszaeséséhez vezetett.

Nem szabad azonban megfeledkeznünk az elektromos autók másodlagos piacáról sem. A használt járművek ára ugyan alacsonyabb, mint az újaké, de a vásárlókat a régebbi típusok kisebb vagy csökkent akkumulátorkapacitása könnyen elbizonytalaníthatja. A

használt elektromos járművek vásárlásának ösztönzése mellett tehát az akkumulátorok cseréjére, újrafeldolgozására is szükséges megoldást találunk.

A keresletet ugyancsak jelentősen befolyásolja az elektromos autók hatótávolsága: ahhoz, hogy a vásárlók a belső égésű motorral szerelt járművek helyett az elektromosat válasszák, növelni kell az egy töltéssel megtehető út hosszát. A fejlődést az elektromos autók piacán tapasztalható, erős verseny is indukálja, az európai gyártók jelentős erőfeszítéseket tesznek a hatótávolság növelése érdekében. Véleményem szerint a szektor versenyképességének megőrzését közös fellépéssel, a kutatás-fejlesztés hathatós támogatásával tudjuk elősegíteni.

A már említett töltési lehetőségek is kiemelt hatást gyakorolnak az elektromos autók iránti keresletre. A ritka, egymástól távol eső nyilvános töltőinfrastruktúra vagy a hosszú töltési idő kedvezőtlenül befolyásolja a vásárlói döntéseket. Ezzel kapcsolatban felmerülő ellentmondás, hogy a nem megfelelő sűrűségű töltőhálózat eltántoríthat az elektromos autózástól, ugyanakkor a nagyobb infrastruktúra működtetéséhez több autóra lenne szükség. Éppen ezért mind a közösségi, mind a háztartási töltőinfrastruktúra fejlesztése érdekében elengedhetetlen lenne az uniós szintű fellépés, biztosítva a töltők számának, teljesítményének és telepítési sűrűségének növelését, valamint a szükséges villamosenergia-hálózat kialakítását és a már rendelkezésre álló kapacitás bővítését.

A töltőinfrastruktúra fejlesztésével kapcsolatban hozzátenném azt is, hogy a megfelelő mértékű lefedettség csökkentheti a hatótávolsággal kapcsolatos aggályokat, így növelve az elektromos autók iránti keresletet.

A kihívások tehát adottak, ugyanakkor az együttműködés lehetősége is előttünk áll. A magyar kormányzat, valamint a szakma álláspontját előadóink fogják ismertetni, de azt követően kíváncsian várom képviselőtársaim észrevételeit, meglátásait is.

Bízom benne, hogy közös gondolkodásunk közelebb visz célunk, egy modern, erőforrás-hatékony, versenyképes, fenntartható és klímasemleges Európai Unió létrehozásához.