

EcoMobility
TRANSITION

Az autóipart célzó EU iparpolitikai kezdeményezései és támogatási intézkedései

Galgóczi Béla (ETUI – Európai Szakszervezeti Intézet)

Az autóipart célzó EU iparpolitikai kezdeményezései és támogatási intézkedései

Az elmúlt években a közfigyelem nagyrészt arra a kérdésre irányult, hogy az akkumulátoros elektromos járművek (BEV) gyártásának kisebb a munkaerőigénye, mint a belső égésű motoros járműveké (ICEV), ezért az átmenet munkahelyek megszűnéséhez vezetne. Bár ez továbbra is fontos szempontja az átmenetnek, az iparág jövőjével kapcsolatos nagyobb aggodalom az, hogy az EU miként tudja magát pozicionálni az elektromos járművek korszakát és az éles geopolitikai rivalizálást meghatározó új gazdasági térszerkezetben. A fő kérdés az, hogy az uniós gyártók képesek-e megőrizni alapképességeiket és piaci részesedésüket. Az EU egész autóipara példátlan kihívással néz szembe, s ez alól a Közép- és Kelet-Európában az elmúlt 30 évben kialakult autóipari klaszter sem kivétel.

Az autóipar sajátos kihívása, hogy a dekarbonizáció mellett számos más változás is egyidejűleg zajlik: a termékek és gyártási folyamatok digitalizációja, a termelés automatizálása, valamint az autóipari értékláncok teljes átszervezése. Ez éles versenyt generál a termelési üzemek között az új beruházásokért. A beruházásokról gyakran a munkaerőköltségek alapján döntenek: ezek üzemek áthelyezéséhez és munkahelyek elvesztéséhez vezethetnek.

A zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari terv (Green Deal Industrial Plan – GDIP)

E kihívásokra reagálva az Európai Bizottság (2023) bemutatta a zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari tervét (GDIP), amelynek célja, hogy előmozdítsa „Európa nulla nettó kibocsátású iparának versenyképességét, és [hogy felgyorsítsa] a klímasemleges gazdaságra való átállás[t]”. A terv része a [Jogszabály a nulla nettó kibocsátási célt szolgáló iparról](#) (Net-Zero Industry Act – NZIA), a [Jogszabály a kritikus fontosságú nyersanyagokról](#) (Critical Raw Materials Act – CRMA), a módosított Ideiglenes Válság- és Átállási Keret, valamint a Közös Európai Érdeket Szolgáló Fontos Projektek (IPCEI) kezdeményezés. A két kulcsfontosságú uniós jogszabályi kezdeményezés – a CRMA és az NZIA – stratégiai keretrendszer hoz létre az ellátási láncok biztosítására és a kulcsfontosságú tiszta technológiák gyártási kapacitásának bővítésére. A CRMA¹ az EU stratégiai függőségét kezeli a tiszta technológiákhoz nélkülözhetetlen importált nyersanyagok tekintetében. Meghatározza a kritikus és stratégiai nyersanyagok listáját, és 2030-ra referenciaértékeket állapít meg: a kritikus nyersanyagok éves uniós felhasználásának legalább 10%-a belföldi kitermelésből, 40%-a uniós feldolgozásból, és 25%-a újrahasznosításból származzon. Emellett egyetlen harmadik országból származó import aránya sem haladhatja meg az adott stratégiai nyersanyag 65%-át.

Az „Akkumulátor-rendelet” (EU 2023/1542)

A 2023-as akkumulátor-rendelet életciklus-fenntarthatósági szabványokat vezetett be a körforgásos gazdaság támogatására, a nyersanyag-ellátás biztosítására és az EU ipari kapacitásának erősítésére.

¹ [Az Európai Parlament és a Tanács 2024/1252-es \(EU\), 2024. Április 11-i rendelete, amely keretrendszerrel teremt a kritikus nyersanyagok biztonságos és fenntartható ellátásának biztosítására, valamint módosítja az \(EU\) 168/2013, \(EU\) 2018/858, \(EU\) 2018/17 sz. rendeleteket](#)

Az EU több finanszírozási eszközzel támogatja az akkumulátorfejlesztést. Az Innovációs Alap IF24 akkumulátor-felhívása 1 milliárd eurót különített el egy szélesebb, 3 milliárd eurós csomag részeként az akkumulátor-alkalmazások felgyorsítására. A Horizon Europe program keretében a BATT4EU partnerség 925 millió euróval támogatja a kutatást és innovációt (R&I) az akkumulátor-értéklánc teljes spektrumában. Az IPCEI kezdeményezés szintén jelentős beruházásokat mozgósított az akkumulátoriparban.

Tisztaipar-megállapodás és az Ipari Gyorsító Törvény

Az Európai Bizottság a Tisztaipar-megállapodás (CID) keretében hat szakpolitikai kezdeményezést indított (Európai Bizottság 2025a), amelyet „Európa fenntartható jólétének és versenyképességének új tervének” nevezett. Az autóipar szempontjából különösen releváns: (i) a tiszta termékek iránti kereslet ösztönzése (az ipar felgyorsításáról szóló jogszabály – Industrial Accelerator Act, IAA) és (ii) a készségek és minőségi munkahelyek támogatásáról szóló jogszabály (Quality Jobs Act – QJA).

Az IAA bevezetését kétszer elhalasztották, elfogadása jelenleg 2026 márciusában várható. Legfontosabb eleme a helyi gyártási tartalomra vonatkozó kritérium lesz, amely jelenleg a közpénzből finanszírozott beavatkozásokra és közbeszerzésekre korlátozódik. Bár a „Made in Europe” kritériumok széles körben elismert iparpolitikai eszközök, az egyes ágazatok és tagállamok érdekei eltérnek annak részleteiben. A QJA elfogadása 2026 végére várható: ez különös jelentőséggel bír a közép- és kelet-európai autóipar számára, ahol a munkahelyek minősége – különösen az akkumulátorszektorban – kulcskérdés.

Ipari akcióterv az autóipar számára

A CID ernyője alatt álló szakpolitikai csomagokkal párhuzamosan ágazatspecifikus iparpolitikai kezdeményezések is indultak. Ezek egyike a [Gépjárműiparra vonatkozó cselekvési terv](#), amelyet az Európai Bizottság 2025 márciusában indított el (2025b). A terv egyrészt intézkedéseket javasolt az európai BEV-ek iránti kereslet növelésére, beleértve a vállalati flották zöldítésére vonatkozó jogszabályt, valamint a nemzeti ösztönző rendszerek és a BEV-ek szociális lízingjének bevezetését. Ugyanakkor, felfüggesztve a szankciókat, két év haladékot adott a gyártóknak a 2025-ös CO₂-kibocsátási célok teljesítésére.

Az Autóipari Tervcsomag

Az EU [Autóipari Tervcsomagját](#) 2025 decemberében fogadták el, mely a rövid távú versenyképesség erősítésére fókuszál. Lehetővé teszi, hogy a plug-in hibridek, a hatótávnövelős járművek és a belső égésű motoros járművek 2035 után is az autóipari környezet részei maradjanak. A klímacél a teljes CO₂-semlegességről 90%-os csökkentésre módosult 2035-re. A fennmaradó 10% rugalmasan kezelhető, amennyiben azt alacsony szén-dioxid-intenzitású acél, e-üzemanyagok vagy bioüzemanyagok alkalmazásával ellensúlyozzák. Így a 2035 után nyilvántartásba vett új személygépkocsik és kisteherautók átlagos CO₂-kibocsátása rendre 11 g/km és 18 g/km lehet, feltéve, hogy a kibocsátást ellentételezik. A Nemzetközi Tiszta Közlekedési Tanács (ICCT) becslése [szerint](#) 2030-ra az akkumulátoros elektromos járművek aránya 17 százalékponttal csökkenhet, 61-ről 44%-ra.

A vállalati járművek esetében kötelező célértékeket állapítanak meg tagállami szinten a nulla- és

alacsony kibocsátású járművek terjedésének támogatására.

2035 előtt az autógyártók az EU-ban legyártott kis, "megfizethető" elektromos autókért "szuper kreditekből" profitálhatnak. Ezen felül akkumulátor-gyorsító program indult (összesen 1,8 milliárd euró erőforrással, melynek részei az 1,5 milliárd eurós kamatmentes hitelek) a teljesen EU-ban készült akkumulátor-értéklánc fejlesztésének felgyorsítására.

A 2035-ös zéró kibocsátási cél gyengítése megnyitja az utat a legmagasabb kibocsátású belső égésű motoros járművek gyártása előtt is, zavaró jelzést küld az ipar és a fogyasztók számára, és elvonja a beruházásokat az elektrifikációtól egy olyan időszakban, amikor az európai gyártóknak sürgősen fel kell zárkózniuk a kínai elektromosjármű-gyártókhöz.

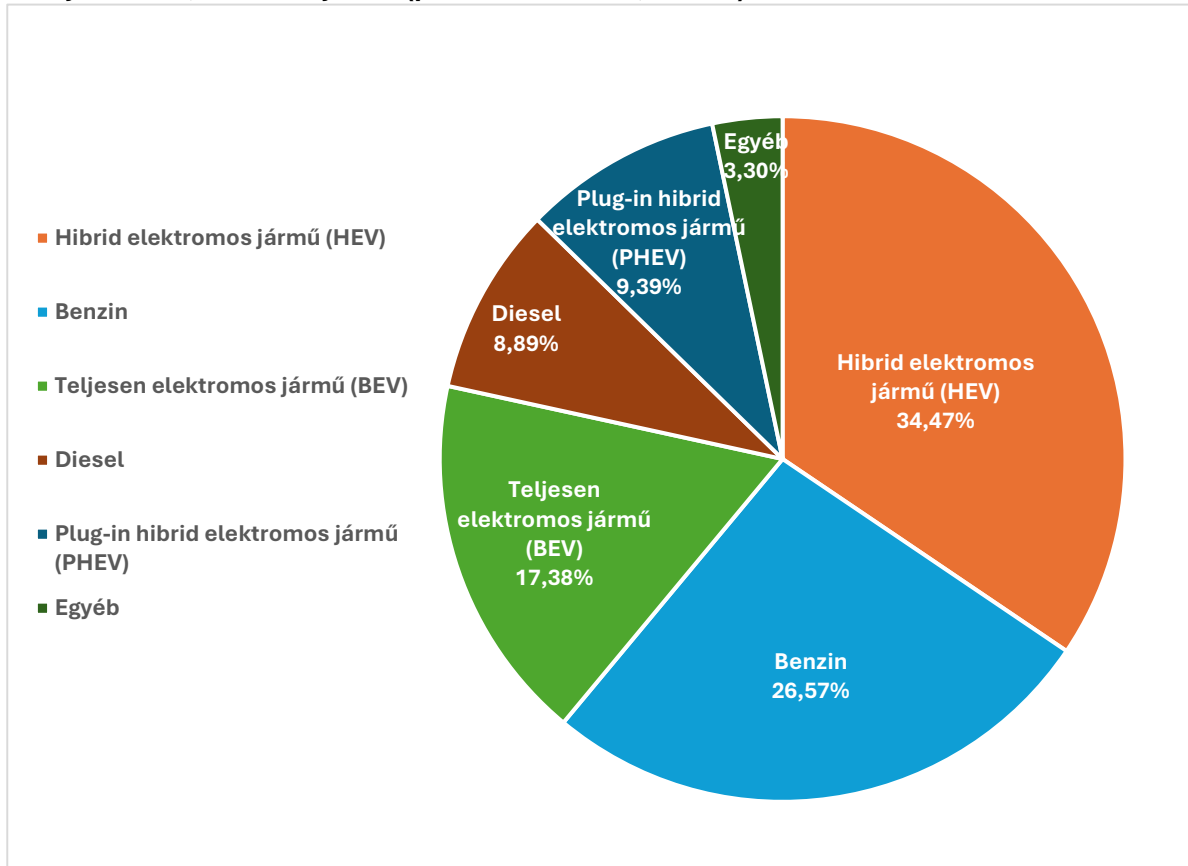
Támogatási intézkedések

Mivel az Igazságos Átmeneti Alap a szén-dioxid-intenzív régiókra irányul, így az autóipar nem részesül közvetlen támogatásban. A Szociális Klímaalap nyújthat bizonyos támogatást a közlekedési szegénység kezelésére, a nemzeti szociális klímaterv prioritásaitól függően.

A szakképzettségihiány, a kompetencia-eltérések és az öregedő munkaerő kihívásainak kezelése érdekében a Tisztaipar-megállapodás (Clean Industrial Deal) által indított Európai Igazságos Átmenet Megfigyelőközpont (European Fair Transition Observatory) adatokat gyűjt és dolgoz fel, a jövőbeni "nehéz pontok" meghatározására a foglalkoztatási változások és a készségihiányok terén. A Bizottság ígéretet tett az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap (European Globalisation Adjustment Fund for Displaced Workers – EGF) támogatásának kibővítésére, hogy az gyorsabb és szélesebb körű célcsoportra vonatkozzon, lehetővé téve a vállalatok számára a támogatás-igénybevétel kezdeményezését, valamint az azonnali elbocsátással fenyegetett munkavállalók támogatását is. A Bizottság a szociális partnerekkel és a tagállamokkal együttműködve növelni kívánja az Európai Szociális Alap Plusz (ESF+) forrásait az autóipar számára, ezáltal támogatva az átképzésre és új munkalehetőségek keresésére törekvő munkavállalókat is. Az ESF+ felidős felülvizsgálatát is felhasználják majd arra, hogy ösztönözzék a tagállamokat több forrás átcsoportosítására az autóipar számára. Továbbá a Készségek Uniója keretében a Bizottság egy hangsúlyosabb kezdeményezést fog javasolni a stratégiai ágazatok – köztük az autóipar – munkavállalóinak továbbképzésére és átképzésére.

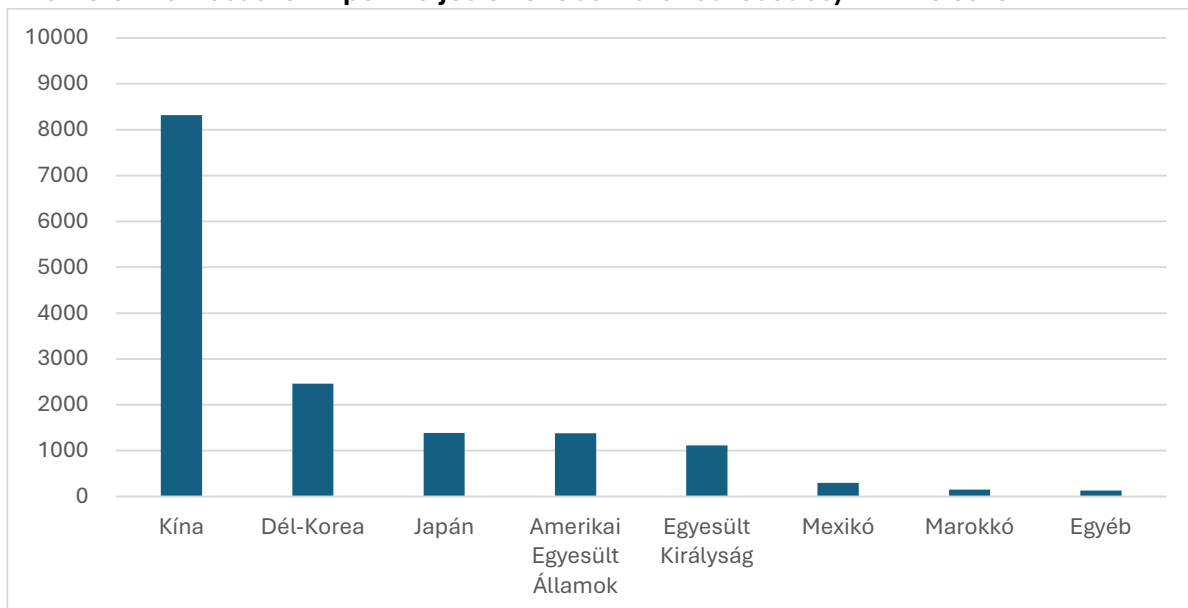
Melléklet

Első alkalommal forgalomba helyezett új közúti személygépjárművek az EU-ban meghajtás módja szerint, 2025 - teljes év (piaci részesedés, %-ban)



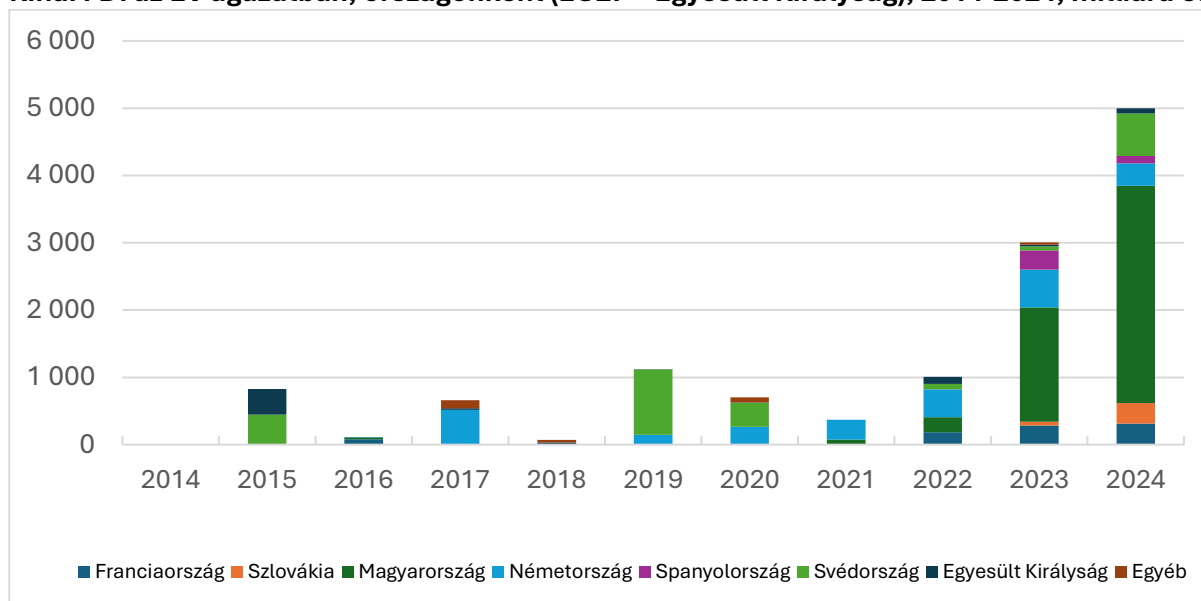
Forrás: ACEA (2025)

Az EU elektromosautó-importja partnerországok szerint (millió euróban, illetve az EU-n kívüli elektromosautó-import teljes értékéből való részesedés) – millió euró



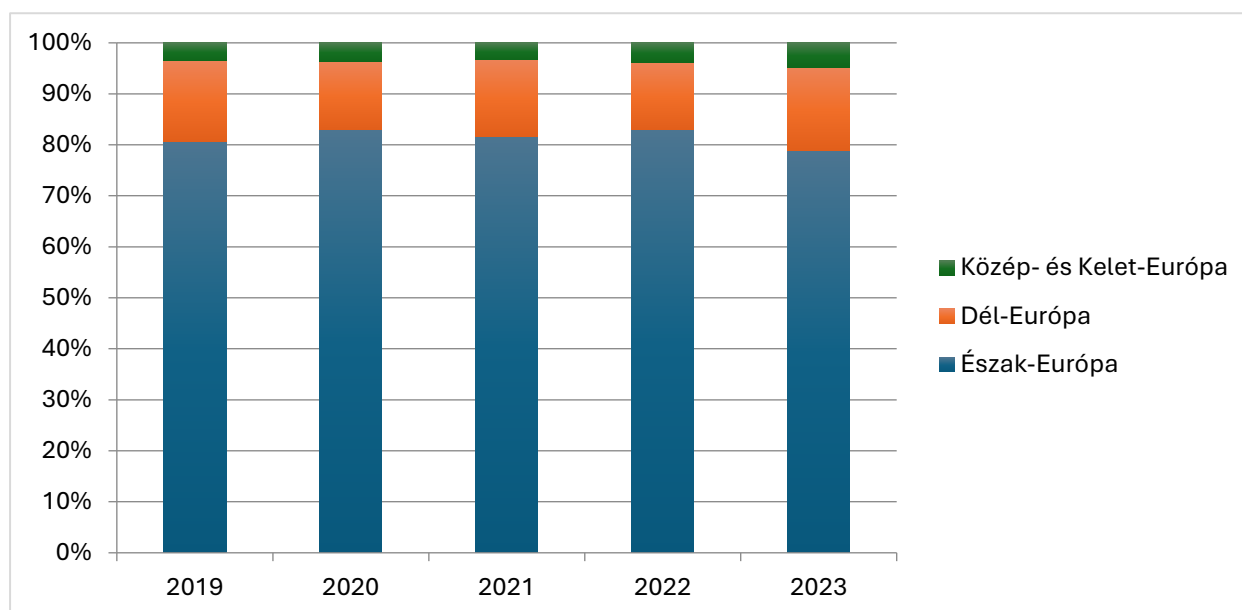
Forrás: Eurostat (2025) (ds-059331)

Kínai FDI az EV ágazatban, országonként (EU27 + Egyesült Királyság), 2014-2024, milliárd euró



Forrás: MERICS Institute

Az EU-országcsoportok részesedése az összes EU-ban eladott BEV-ből (2019-2023)



Forrás: ACEA

Az autóipar igazságos átmenetének serkentése Közép - Kelet Európában.

Támogatóink:



Federal Ministry
for the Environment, Climate Action,
Nature Conservation and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

Konzorciumi partnerszervezetek:

CELSI

INSTITUTE OF
PUBLIC AFFAIRS



 **nela**

etui.