

**Levél
Európának.**

**A
fenntartható,
inkluzív és
versenyképes
autóipárért**

LUCA de MEO

Levellem az európaiaknak

Június 6-9.-e között az európaiak a következő öt évre megválasztják az Europai Parlamentjüket. Ezzel egy időben Brüsszelben új Bizottságot állítanak fel. Ez egy fontos momentum a kontinens demokratikus életében. Európa döntései és szabályozásrendszere révén befolyásolja mindennapi életünket és gazdaságunkat. Döntései jelentős hatással vannak és lesznek számos ágazatra, kezdve az autóiparral, amelyet én is képviselek. A megválasztott parlamenti képviselők fogják az elkövetkező évek legfontosabb döntéseit meghozni és érvényesíteni.

Én európai vagyok és számos európai országban töltöttem be felelős pozíciót: Németországban, Belgiumban, Spanyolországban, Franciaországban és Olaszországban. Szilárdan hiszek az európai autóipar jövőjében, amely elkötelezett az energetikai átállás mellett.

Ez a hatalmas elköteleződés (250 milliárd euró) azonban világos és stabil kereteket igényel.

Nem azért szólok fel, hogy politizáljak, hanem azért, hogy segítsék a helyes szakpolitika kiválasztásában. Olyan szakpolitikát kell választani, amely lehetővé teszi vállalataink számára, hogy szembe nézzenek a jelenlegi technológiai és geopolitikai kihívásokkal. Hiszek benne, hogy ehhez az állami és a magánszektornak partnerként kell közös erőfeszítéseket tennie. Európa az Airbus-szal már megmutatta, hogy mire képes. Ha megerősítjük az együttműködést, az autóipar a megújulás útjára fog tudni lépni.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

2024. március

A DIAGNÓZIS

Az európai gazdaság egyik pillérét, az autóipart a kínai elektromos autók támadása fenyegeti

Az autóipar 13 millió embert foglalkoztat Európában, azaz az alkalmazottak 7%-át és az európai munkavállalók 8%-át. Ezek a számok összhangban vannak gazdasági súlyával, amely az európai GNP 8%-át teszi ki. Az iparágunk többet exportál, mint amennyit importál. 102 milliárd eurós kereskedelmi többletet generál Európa és a világ többi része között ⁽¹⁾. Ez nagyjából megfelel Franciaország 2023-as kereskedelmi deficitjének (105 milliárd euró). Az autóipar jelentős újító, befektető és a kutatási és fejlesztési költségvetése 59 milliárd euró (a teljes K+F-kiadások 17%-a, beleértve az állami szektort is, és az ipar kiadásainak 26%-a), beruházásai pedig a kontinens összes beruházásának egyharmadát teszik ki. Az autóipar nélkül Európa az innovációért folytatott versenyben lemaradna: a K+F-re fordított GDP-arány 2% alá esne, és az Egyesült Államokkal szembeni lemaradás (2021-ben 3,4%) szakadékká mélyülne. A mindennapokban az autó a legelterjedtebb közlekedési mód (az egy kilométerre jutó utas- és áruszállítás 80%-a). A tanulmányok szerint ez a tendencia 2040-ig stabil marad. A kormányok számára pedig jelentős bevételi forrást jelent: 392 milliárd eurót (az Európai Unió adóbevételének több mint 20%-át).

A gyengülés tünetei azonban egyre jelentősebbek, és ha nem teszünk semmit a megállítására, komoly problémával fogunk szembe nézni.

⁽¹⁾ ACEA pocket guide 2023-2024
_(a Franciaországra vonatkozó adatok kivételével)

Először is, a világ autópiacának súlypontja Ázsiába helyeződött át. Az új személygépkocsik 51,6%-át a világnak ebben a részében adják el. Ez kétszer annyi, mint amennyit Észak- és Dél-Amerikában együttevén (23,7%) és Európában (19,5%)⁽²⁾ értékesítenek.

A villamosított modellek (elektromos autók és plug-in hibridek) mostanra a globális eladások 14%-ával élen járnak⁽³⁾. Kína gyorsan tör előre a 100%-ban elektromos járművek szegmensében. Hatalmas belföldi piacán megerősödve (a Kínai Személygépkocsi Szövetség szerint 2023-ig 8,5 millió elektromos autót adtak el, ami a teljes globális értékesítés 60%-a) 2022-re már közel 4%-os piaci részesedést ért el Európában. 2023-ra a világszerte exportált elektromos autók mintegy 35%-a kínai volt. Ennek logikus következménye, hogy a Kínából származó európai import 2017 óta megötszöröződött, ami hozzájárult az Európa és Kína közötti kereskedelmi deficit ugrásszerű növekedéséhez: 2020 és 2022 között megduplázódott, megközelítve a 400 milliárd eurót!

A legtöbbet exportáló márkák 2023 első felében az MG és a BYD voltak. És ott van még a Tesla is, amely a Sanghaji-gyárában készült Model Y-okat szállítja Európába.

Az elektromos járművekre való átállás hatalmas kihívás, amely gyökeresen alakítja át az autóiparágat

Az elmúlt 140 évenben az autógyártás értéklánca nem vagy alig változott. 4-5 év kellett egy modell kifejlesztéséhez, és 7-8 év a legyártásához és az értékesítéséhez.

A jelenlegi forradalmi átalakulások legalább négy új értékláncot állítanak előtérbe: az elektromos autót, a szoftvereket, a mobilitást (beleértve a pénzügyi és energetikai szolgáltatásokat) és a körforgásos gazdaságot. Ennek eredménye a potenciális üzleti lehetőségek megduplázódása: a Renault földrajzi területén 200 milliárd dollárra becsülik ezt a lehetőséget az iparágban. A gyártóknak szakértelmet kell szerezniük ezekben az új szakágakban, amelyeknek megvannak a maga szabályai és üzleti lehetőségei. Következésképpen az új autóipari világ horizontális, ökoszisztéma-alapú megközelítést igényel.

⁽²⁾ ACEA, 2023 május (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-around-world-share-per-region/>)

⁽³⁾ IEA, Global EV outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>).

Az ágazat európai szereplőire nagy nyomás nehezedik. A fenntartható fejlődésért folytatott küzdelemben egyszerre hat kihívással kell szembenézniük:

6 kihívásnak kell megfelelni

- **Dekarbonizáció:** 2035-re nullára kell csökkenteni a járművek kibocsátását Európában. Egyetlen más iparágat sem érint ilyen szintű kihívás. Ez jelentős beruházásokat igényel: az európai autógyártók 252 milliárd eurót vállaltak 2022 és 2024 között ⁽⁴⁾.

- **Digitális forradalom:** Ebben a hardveralapú iparágban egyre inkább a szoftverekből keletkezik majd az érték (2022-ben az autók árának 20%-a). Ez 2030-ra várhatóan megduplázódik, és 40%-ra emelkedik. A mobilitási szoftverek piaca 2030-ra várhatóan megháromszorozódik, és meghaladja a 100 milliárd dollárt.

- **Szabályozások:** Évente 8-10 új szabályozás születik. Az autóknak egyre kifinomultabbnak és üzemanyag-takarékosabbnak kell lenniük, miközben egyre olcsóbbnak is. A környezetvédelmi és szociális követelmények miatt rengeteg teszten és ellenőrzésen kell átmenniük, és új szabványoknak kell megfelelniük. Ennek máris van egy kontraproduktív hatása: a személygépkocsik átlagosan 60%-kal nehezebbek lettek. A kilencvenes évek óta ez a politika a prémium modelleknek kedvez, és hátrányos helyzetbe hozza a népszerű modelleket. Azért, hogy ezen korlátokhoz alkalmazkodhassanak, a gyártók áthelyezték a termelésüket (a munkahelyek 40%-a szűnt meg Franciaországban, és ugyanez a tendencia Olaszországban is), és az autóikat magasabb áron értékesítik (+50%) ⁽⁵⁾. Ennek eredményeképpen az autópark veszélyesen előregedett. Az életkor 7 évről 12 évre emelkedett ⁽⁶⁾. Az általános CO₂-mérleg negatív: a kisteherautók kibocsátása nőtt a leggyorsabban (+45% 1990 óta) ⁽⁷⁾.

- **Technológiai változékonyság:** Az új technológiák sok pénzt emésztenek fel. Egy „gigagyár” létrehozása 1-3 milliárd euróba kerül, amely néhány év múlva, vagy akár már felavatása előtt is elavulttá válhat. Az akkumulátortechnológia ugyanis korántsem stabilizálódott: az innovációk még mindig gyors ütemben változnak.

- **Áringadozás:** A kritikus nyersanyagok (CRM, Critical Raw Materials) árai őrületes mértékben ingadoznak. A lítium ára például két év alatt tizenkétszeresére emelkedett, majd a felére csökkent! Okkal: az OPEC által szabályozott kőolajjal ellentétben ezeket a piacokat nem irányítja semmilyen

⁽⁴⁾Lazard tanulmány az autógyártók éves jelentései alapján (2022. április)

⁽⁵⁾<https://www.etui.org/publications/heavier-faster-and-less-affordable-cars>

⁽⁶⁾<https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page031.html>

⁽⁷⁾„Közlekedés és környezetvédelem” jelentés „Az autók CO₂-kibocsátása: a tények”, 2018.

szervezet. Nem meglepő, hogy ezek az anyagok ma már az autó árának jelentős részét képezik. Csak a lítium ára egy átlagos akkumulátorban annyi, mint egy teljes belső égésű motoré.

- **Munkavállalók képzése:** 25 millió ipari munkahelyre van hatással a digitális és a környezeti átállás. Ezt a rengeteg embert gyorsan kell átképezni. Mindez érinti az autóiipart, de a körülötte dolgozó összes ágazatot is. Nem is beszélve a teljes értékláncról (bányászat, körforgásos gazdaság). Franciaországban a belsőégésű motorok ipara 50 000 munkahelyet jelent (2019-es becslés). Tehát sok embert kell új készségekre képezni. Ugyanakkor 8000 új munkahely jött létre az elektromos ágazatban és 4000 a szoftverek területén. Európai szinten a hőtechnikai ágazatban 500 000 munkahelyet érint az átállás, és 120 000 új munkahely jön létre. Emellett 2025-ig 800 000 munkavállalót kell majd kiképezni, hogy az akkumulátorgyártó ágazat munkaerőigényét kielégítsék.

Kiegyenlítő a verseny: az amerikaiak ösztönöznek, a kínaiak terveznek, az európaiak szabályoznak

Egy nyitott gazdaságban a versenyképességet a különböző szereplők komparatív előnyei alapján mérik. Egyvalami egyértelmű: az európai termelés drágább. Egy C-szegmensű „made in China” autó költségelőnye 6-7000 euró (a teljes ár mintegy 25%-a) egy hasonló európai modellhez képest.

Ami a finanszírozást illeti, Kína a hírek szerint egyre több támogatást nyújt a gyártóknak, egyre gyorsabban (a Polytechnique jelentése szerint ez 2022-ig 110-160 milliárd eurót tett ki). Az Egyesült Államok a 2022 augusztusában életbe lépett inflációcsökkentő törvényének (IRA, Inflation Reduction Act) köszönhetően 387 milliárd eurót fektetett a gazdaságába, főként adójóváírás formájában. Ennek részeként 40 milliárd dollárnyi adókedvezményt nyújtottak a zöld gyártási technológiák fejlesztésére⁽⁶⁾. Ilyen intézkedések Európában nem léteznek.

A működtetési számlák oldaláról nézve az energiaköltségek Kínában kétszer, az Egyesült Államokban pedig háromszor alacsonyabbak, mint Európában. Ami a munkaerőköltségeket illeti, azok 40%-kal magasabbak Európában, mint Kínában.

Az elektromos autókért folytatott globális csatában három gyökeresen eltérő stratégia létezik:

⁽⁶⁾ „blue green alliance” jelentés, „Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act”, 2022.

1) Kína ambiciózus, proaktív ipari stratégiát választott ⁽⁹⁾

- A pekingi kormány 2012-ben úgy döntött, hogy az elektromos autókra összpontosít. Felvállalt célja, hogy autóipara világelső legyen.
- Ennek elérése érdekében egy sor szabályozást vezetett be, hogy a gyártókat modelljeik teljesítményének javítására és az eladások fellendítésére ösztönözze. Azzal, hogy a piacra lépni kívánó összes vállalatnak megengedi a piacra lépést, elősegíti a köztük folyó darwini versenyt is. Azok, amelyek túlélnek, elkerülhetetlenül megerősödnek.
- Kína állítólag az elektromos autók életciklusában érintett valamennyi ágazatba - a ritka fémek kitermelésétől az akkumulátorok újrahasznosításáig - óriási összegeket fektet be.
- Közös szabványok meghatározását ösztönzi, így lehetővé teszi mind a szuverenitást (a helyi szereplők vásárlási képességét a szükséges színvonalra emeli), mind a versenyképességet (olcsóbb a belépés a piacra, mivel a gyártók már kifejlesztett erőforrásokat és technológiákat használnak).
- Egész érvrendszert dolgozott ki annak alátámasztására, hogy a külföldi gyártókat arra ösztönözze, hogy partnerségi megállapodásokat kössenek helyi partnereikkel (pl. vegyesvállalatok, technológiaátadás).
- Végül a kormány, a bankok és a pénzintézetek nagylelkűen átvállalják az induló vállalkozások kockázatát (93% veszít ezen pénzt).

Ez a stratégia meghozza gyümölcsét: Kína ma már jelentős versenyelőnyvel rendelkezik az elektromos járművek teljes értékláncában. A világ akkumulátorgyártási kapacitásának 75%-át, az anyagfinomítás 80-90%-át és a ritkafém-bányák 50%-át tartja kézben.

2) Az Egyesült Államok az ösztönzés kártyáját játssza ki

Az IRA-program (387 milliárd euró) célja a beruházásösztönzés. A program az elektromos autókra összpontosít: csak az Egyesült Államokban összeszerelt és helyi tartalmat felhasználó modellek jogosultak vásárlási támogatásra, ami fellendíti az eladásokat.

- Az IRA-nak köszönhetően Amerika megerősíti ipari bázisát: a 2030-ig elkészülő akkumulátor-gyárak kapacitása a 2002. júliusi 700 gigawattóráról 2023 júliusára 1,2 terawattórára nőtt.
- Ráadásul ezek az üzemek lényegesen kevesebbe kerülnek. Az IRA előtt egy gigawattóra 90 millió dolláros beruházást igényelt. Ez mára 60 millió dollárra csökkent ⁽¹⁰⁾. Ez megegyezik a kínai értékkel, míg Európában továbbra is magasabb: 80 millió dollár gigawattóránként ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Jelentés a dekarbonizált közúti mobilitásra való áttérés amerikai, kínai és európai szabályozási kereteinek összehasonlításáról. Ecole Polytechnique, 2023. december

⁽¹⁰⁾ <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/the-ira-and-the-us-battery-supply-chain-one-year-on/>

⁽¹¹⁾ Szakértői elemzés; McKinsey Centre for Future Mobility

3) Európa folyamatosan szabályoz

Szabványok és szabályok valóságos halmazata készül Európában. Az Európai Bizottság különböző igazgatóságai 2030-ig évente átlagosan nyolctíz új szabályozást vezetnek be ⁽¹²⁾. És mindezt anélkül, hogy bármelyik szerv jóváhagyná a közzétételük ütemtervét. Ez rendkívül hátrányos helyzetbe hozza a vállalkozásokat, amelyek kénytelenek alkalmazkodni az új szabályok alkalmazásával járó nagyon szoros ütemtervhez, és amelyeknek jelentős mérnöki erőforrásokat kell mozgósítaniuk (egy K+F részleg akár 25%-át) az alkalmazásuk tanulmányozására.

E szabályozási áradat célja, hogy Európát a környezetvédelem bajnokává tegye, abban a reményben, hogy hozzájárul Bolygónk társadalmi fejlődéséhez. A baj csak az, hogy a többi blokk nem igazán követi Európa példáját. Ez viszont az európai vállalkozások versenyképességét rendkívül alá ássa.

Ilyen körülmények között Európának bonyolult egyenletet kell megoldania. Meg kellene védenie saját piacát, de a lítium-, nikkel- és kobaltellátás tekintetében Kínától, a félvezetők tekintetében pedig Tajvantól függ. Emellett az is érdeke, hogy tanuljon a kínai gyártóktól, akik egy generációval előrébb járnak az elektromos autók teljesítménye és költségei (autonómia, töltési idő, töltőhálózat stb.), a szoftverek és az új modellek fejlesztési sebessége (1,5-2 év, szemben a 3-5 évvel) tekintetében. A Kínával való kapcsolatokat kezelni kell. A lehető legrosszabb válasz az lenne, ha teljesen bezárnánk előttük a kaput.

⁽¹²⁾ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_en

AJÁNLÁSOK A VERSENYKÉPES, ALACSONY SZÉN-DIOXID- KIBOCSÁTÁSÚ EURÓPAI IPARHOZ

Az európai autóipar mozgósította erőit. Sürgősen szüksége van azonban rá, hogy az Európai Unió megteremtse az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás valódi ökoszisztémájának kialakulásához szükséges feltételeket.

Íme néhány konkrét javaslat a cselekvésre:

1) Határozzunk meg egy olyan európai ipari stratégiát, amelynek egyik pillére az autóipar! Ez az ágazat az Európai Unió teljes iparának több mint harmadát teszi ki. A kínai modell példáját követve egész Európában olyan szabályozási keretet kell létrehozni, amely körvonalaiiban stabil, de tartalmában fejlődő. Alapvető fontosságú, hogy kedvező feltételeket teremtsünk az új európai Airbus-ok megjelenéséhez a kulcsfontosságú technológiák terén.

2) A stratégia kidolgozásához az összes érdekelt felet le kell ültetni egy asztalhoz: a kutatókat, a vállalatokat, a szövetségeket, a szakszervezeteket és a nem kormányzati szervezeteket.

3) Vessünk véget a szabványok halmozásának, a határidő-kitűzések és bírságkiosztások jelenlegi rendszerének! Az új „típusok” (új modellek, új technológiák) esetében elengedhetetlen felülvizsgálni a következő 6 évre tervezett szabványok ütemtervét. Javasoljuk egy egységes összekötő szerv létrehozását, amely figyelemmel kíséri és értékeli az összes szabályozást, azok közvetlen és közvetett

hatásait, valamint más szabványokkal való kölcsönhatását, mielőtt azokat az iparág szereplőire kivetnék.

4) Ne csak vertikális, hanem horizontális megközelítést is alkalmazzunk! A végtermék (az autó) és a technológiák nem lehetnek az egyedüli dimenziók, amiket figyelembe veszünk. Az elektromos járművek használatának felgyorsítása érdekében biztosítani kell például, hogy a felhasznált energia dekarbonizált legyen és megfelelő mennyiségben legyen elérhető.

5) Újra ki kell építeni a nyersanyagok és az elektronikus alkatrészek ellátási kapacitásait, fejleszteni kell a szoftverekkel kapcsolatos szakértelmet, és meg kell teremteni az európai szuverenitást a felhőben! Létrehozhatnánk például egy európai beszerzési platformot a kritikus nyersanyagok beszerzésére (a földgáz vagy a Covid- vakcinák esetében már megvalósult példák mintájára). A különböző szereplők készletgazdálkodását is össze lehetne vonni.

6) Mivel Kína megakarja hódítani a világot, az Egyesült Államok pedig folyamatosan ösztönzi a területét, Európának hibrid modellel kell előállítania. Ez azt jelenti, hogy védekező megközelítéssel kell kezdeni, hogy biztosítsa a stabil indulás feltételeit, mielőtt a globális piacok meghódítására törekedne.

7) Az autóiipar nem kérdőjelezi meg a „Green Deal”-t és a mobilitás dekarbonizálásának szükségességét. Erre bizonyítottuk, hogy 252 milliárd eurót fektet be ebbe az átállásba. De felszólít azoknak a feltételeknek az újragondolására, amelyek mellett ez a globális stratégia megvalósul.

Hogyan? Számos intézkedést javasolunk az ebbe az irányba való elmozdulás érdekében:

A technológiai és tudományos semlegesség elvét kell követni, ami konkrétan azt jelenti, hogy fel kell hagynunk azzal, hogy „technológiai” döntéseket diktáljunk az autóiiparnak. Megmondhatjuk, hogy milyen célokat tűzzön ki, de azt nem, hogy hogyan érje el azokat. Európa korábban már elfogadta ezt az elvet, de sajnos az autóiipar átállása során nem alkalmazza. Meg kellene vizsgálni például a rendkívül ígéretes e-üzemanyag megoldást. Javaslatom: az autó hatását a teljes életciklusa alatt mérjük, az első összeszereléستől a leselejtezésig és az újrahasznosításig, ne csak a használat közbeni energiafogyasztását vegyük számításba. Ez ösztönzőleg hat majd a mérnökökre, és növeli az esélyeinket Kínával és az Egyesült Államokkal szemben. Ily módon megtalálhatjuk az európai utat.

Vonjuk be a 200 legnagyobb várost az autóipar szén-dioxid-mentesítésére irányuló európai stratégiába! Ez gyors és kézzelfoghatóbb előnyöket hozna a polgároknak. A városok felléphetnek például a forgalomirányítási rendszerek, a helyi adózás és az autók városi területekhez való hozzáférése terén. Ötletünk: csak a kis elektromos vagy hidrogénüzemű személygépkocsik és furgonok, valamint a legfrissebb típusengedéllyel rendelkező autók számára engedélyezzék a városokba való ingyenes behajtást. Ezért fontos a polgármesterekkel együttműködni. Ha minden város egyszerre fogadja el ugyanazokat az intézkedéseket, akkor ez automatikusan kedvező hatással jár az iparág számára, hiszen nagyobb lesz a piaca.

Egyfajta ipari „Bajnokok Ligája” bevezetése egy bónusz-malusz rendszer segítségével, amely jutalmazza a bajnokokat és bünteti azokat a játékosokat, akik szabálytalanul játszanak, attól függetlenül, hogy milyen ágazatban tevékenykednek. Lényeges, hogy ne csak büntető jellegű legyen a rendszer.

Zöldgazdasági övezetek létrehozása a kínai különleges gazdasági övezetek mintájára. Ezekben a támogatások és az ipari beruházások egy helyre összpontosulnának; az adó- és bérterhek tíz évre csökkennének; a pénzügyi rendszer által befektetett tőkenyereség adómentes lenne. A kialakítandó feltételek szerint a zöld zónában végrehajtott befektetésekből származó osztalékok adómentesek lehetnének. A Renault az ElectricCity 2021 júniusi, észak-franciaországi létrehozásával erre hozott létre egy példát. Ez egy elektromos autóknak szentelt ökoszisztéma a Douai-i, Maubeuge-i és Ruitz-i üzemek körül. Versenyképességi céljainak elérése érdekében a Renault a gyárait és a beszállítókat egy meghatározott földrajzi területre csoportosította, amely így vonzó térséget képez.

Az autóipar számára alacsony szén-dioxid-kibocsátású, alacsony költségű energiakvóták kiosztása: Így az autóipar gyárthatna akkumulátorokat, kezelhetné a számítógépes felhőket, és az ügyfelek fenntartható módon autózhatnának. Az elektromosítás alacsony szén-dioxid-kibocsátású villamos energia nélkül nem működhet. Másképpen fogalmazva, a zöld átmenethez az egész gazdaság tömeges villamosítására van szükség. Az elefánt a szobában a zöldfláció, a zöld termékek árának strukturális növekedése. A fogyasztók ezt nem hajlandók elfogadni. Ezért a villamosenergia-árakat a gázáraktól függetleníteni kell. Így stabilizálni lehet őket, és ésszerű szinten tartani. Közép- és hosszú távon ezen múlik a versenyképesség. Enélkül az elektromos autó sikere veszélybe kerül. A 27 tagú Európában az elektromos autók száma (40 millió darab 2030-ra) 250 TWh villamos energia előállítását feltételezi. Ez a kontinens teljes villamosenergia-fogyasztásának majdnem 10%-át teszi majd ki.

Az intelligens, hiper-összekapcsolt autonóm autók fejlesztésének felgyorsítása:

Ez a második megvalósítandó stratégiai értéklánc. Ha a mobiltelefonokhoz hasonlítjuk, ez olyan, mintha egy régi Nokia 6510-est iPhone-ra váltanánk. A „software defined” járművekkel a fogyasztói élmény teljesen meg fog változni. Az autó és környezete kapcsolata is. Létfontosságú, hogy az európai szuverenitást biztosítsuk a félvezető technológia, a felhőinfrastruktúra és a kiberbiztonsági szabványok terén. Ezen a területen digitális innovációt támogató és ösztönző politikát kell végrehajtani. Ez magában foglalná az adókedvezményeket és olyan együttműködési platformokat, amelyek a mesterséges intelligencia, a kiberbiztonság és más digitális tudományágak területén „táplálják” a vállalatokat és a start-upokat. Az összekapcsolt intelligens autó kifejlesztése hármassal jár: javítja a forgalom áramlását, csökkenti az energiafogyasztást és a halálos áldozatok számát az utakon... A kínai megoldások által inspirált közös szabványok bevezetésének köszönhetően a becslések szerint az autók műszaki tartalmának 70%-a - a fogyasztó által nem látott rész - közös lehetne a gyártók között.

Vonjuk be az embereket a zöld átállásba, térjünk vissza az autóiipar alapjaihoz:

a városi használatra és az utolsó mérföldes szállításra szánt kisautók tömeges fejlesztéséhez! Húsz év alatt a városi autók átlagára 10 000 euróról 25 000 euróra ugrott. A fogyasztók személyes mobilitásra szánt éves költségvetése (benzin, karbantartás, biztosítás és adó) pedig 3500 euróról 10 000 euróra emelkedett. Mivel az átlagbér ugyanebben az időszakban csak 37%-kal emelkedett, a középosztály elfordul az autóktól. Európában az eladások a 2019-es 13 millió darabról 2023-ra 9,5 millióra estek vissza. Tény: 2,5 tonnás elektromos járművel közlekedni nap mint nap környezetvédelmi tévedés. A probléma az, hogy az európai (biztonsági, emissziós stb.) előírások negatívan hatottak a kisautó-szegmens jövedelmezőségére. Eladásai húsz év alatt 40%-kal csökkentek. A megoldáshoz a „kei cars”, a japán városi autók koncepciójából kell ihletet meríteni. A kisautók születésüktől kezdve a roncsstelepig 75%-kal kevesebb környezeti terhelést okoznak. 50%-kal olcsóbban lehet őket árusítani, mint egy középkategóriás modellt. Nagyon olcsó intézkedések sorával gyorsan megfordíthatjuk a tendenciát: szociális lízing, ingyenes parkolóhelyek, kedvezményes töltési árak, alacsonyabb hitelkamatok, ösztönzők a fiatal vásárlók számára stb.

Az állami és a magánszektor közötti új megállapodás bevezetése az európai szintű kritikus tömeg gyors elérése érdekében. Az ökológiai átállás csapatsport: az európai gyártók gyakran a pénzpiacok által előírt rövid távú profitérdekeltség foglyai, miközben hosszú távú befektetéseket kellene eszközölniük anélkül, hogy

a befektetések megtérülése garantálva lenne. A kínaiak úgy oldották meg ezt a problémát, hogy minden eszközt, beleértve a pénzügyi intézményeket is, egyetlen cél érdekében mozgósítottak. Az amerikaiak az ökoszisztémák (mint például a Szilícium-völgy) mesterei, amelyek minden projekt számára biztosítják a finanszírozást. Európában a megközelítés továbbra is széttörözött a különböző országok és a különböző ipari ágazatok között, és nálunk vannak a legszigorúbb trösztellenes törvények a világon. Ennek a következménye az, hogy számos technológiában és gazdasági ágazatban egy teljes generációval le vagyunk maradva. Az európai vállalatok mérete pedig kisebb, mint az ázsiai és amerikai óriásoké. Ezért 10 nagy európai projekt elindítását javasoljuk stratégiai területeken, amelyek transznacionális és interdiszciplináris módon összekapcsolják az összes állami és magánszereplőt. Van már egy kipróbált és bevált modellünk: az Airbus!

10 projekt Európa felzárkóztatására

1) AZ EURÓPAI „POP” KISAUTÓK NÉPSZERŰSÍTÉSE

Az elképzelés: a gyártók közötti együttműködési projektek ösztönzése az Európában gyártott, olcsó kisautók és kisteherautók kifejlesztésére és forgalmazására. Ezzel egyidejűleg bónuszokkal és különböző kedvezményekkel - például nekik fenntartott, olcsóbb parkolóhelyekkel és töltőpontokkal - kell ösztönözni a fogyasztókat ezek megvásárlására.

Előnyök és kihívások Európa számára ⁽¹³⁾: a városi járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése: egy ma eladott átlagos autó CO₂-kibocsátása 75%-kal csökkenne a gyártástól a megsemmisítésig; ha Párizsban az összes parkolóhelyet a városi kisautók számára méreteznék, a helynyereség 55 párizsi futballstadionnal érne fel; a városok levegőminősége jelentősen javulna (minden negyedik városban rendkívül rossz a levegő minősége, a kibocsátások 39%-át a közúti közlekedés okozza); ez tökéletes alternatíva lenne a nemzetközi versenyben való helytálláshoz: a kisautók 20-30%-kal olcsóbbak, mint az átlagos autók; növekedési többlet lenne Európa számára (évi 500 millió euró GDP) és több mint 10 000 ipari munkahelyet teremtene.

⁽¹³⁾ A Renault csoport adatai, az Új Twingo projekt

2) AZ UTOLSÓ MÉRFÖLDES SZÁLLÍTÁS FORRADALMI ÁTALAKÍTÁSA

Az elképzelés: keretek létrehozása, amely lehetővé teszi olyan európai vállalatok létrehozását, amelyek elektromos megoldásokra specializálódtak, és amelyek a városi szállítást szolgálják. Az autógyártók és a logisztikai szakemberek együtt azonosítanák a legjobb lehetőségeket.

Előnyök és kihívások Európa számára: Ez kulcsfontosságú megoldás az e-kereskedelmi boom CO₂-kibocsátásának csökkentésére: a kishaszonjárművek CO₂-kibocsátását Európában 74 millió tonnára becsülik. Az elektromos kisteherautók európai piaca várhatóan 40%-os nő 2030-ig.

3) A JÁRMŰPARK MEGÚJÍTÁSÁNAK FELGYORSÍTÁSA

Az elképzelés: létre kell hozni egy európai rendszert a gépjárműflotta és a kibocsátások alakulásának nyomon követésére. Egy európai Marshall-terv bevezetésével fel lehetne gyorsítani a járműpark megújulását, és ezáltal drasztikusan csökkenteni a CO₂-kibocsátást. Ennek alapja egy európai újraelosztási alap lenne, amely az egyes országok kapacitásaival arányos, a Covid utáni helyreállítási tervhez hasonlóan. Nemzeti szinten ösztönzőket vezetnének be az új vagy használt, elektromos meghajtású autók vásárlására. Ahhoz, hogy egy ilyen rendszer hatékony legyen, tíz évig kellene működnie.

Előnyök és kihívások Európa számára: 2030-ig 1 millió tonna CO₂-kibocsátás megszüntetése. Európa célja, hogy ugyanaddig 310 millió tonnával csökkenjen a kibocsátása. Viszont mivel le van maradva a céljától, ez az eredmény még értékesebbé válna.

4) AZ ELEKTROMOS TÖLTŐINFRASTRUKTÚRÁK ÉS A JÁRMŰVEK HÁLÓZATBA KAPCSOLÁSI (V2G) TECHNOLÓGIÁJÁNAK FEJLESZTÉSE

Az elképzelés: Az Európai Bizottság feladata, hogy kidolgozza az európai elektromosjárművek töltőhálózatának stratégiai tervét; elősegítse a töltőpontok gyorsabbkiépítését, ami egyirányterv meghatározását jelenti; olyan keretrendszer megvalósítása, amely alacsony szén-dioxid-kibocsátású, alacsony költségű energiát juttat a töltőhálózathoz; a töltőhálózati koncessziók időtartamának meghosszabbítása, hogy több szolgáltatót vonzzanak, ami nagyobb stabilitást biztosít a teljes rendszer számára; a Vehicle-to-Grid technológia fejlesztésének ösztönzése a jövőbeli projektek közös szabványainak meghatározásával.

Előnyök és kihívások Európa számára: a sűrű, egyszerűsített hálózat az elektromos autók használatára fog ösztönözni. Európában 6,8 millió töltőállomást kell telepítenünk ahhoz, hogy elérjük a 2030-ra kitűzött célt, azaz a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának 55%-os csökkentését. Ez drámai tempóváltást jelent: jelenleg hetente 2000 töltőpontot telepítenek, ezt 14 000-re kell növelni! 100 kilométerenként 184 töltőállomásra lesz szükségünk. Ettől még messze vagyunk: ma hat európai országban 100 kilométerenként nincs is töltőállomás, 17 országban pedig kevesebb mint 5 van ⁽¹⁴⁾. A hálózat kiépítésének teljes (állami és magán) beruházása 280 milliárd euróra becsülhető, ha a további megújuló energiatermelő kapacitások kiépítését is beleszámítjuk. Egy olyan országban, mint az Egyesült Királyság, a V2G-technológia 2030-ig évente 268 millió eurót takaríthat meg a villamosenergia-fogyasztásban. E technológia széles körű alkalmazása lehetővé tenné a villamosenergia-fogyasztási csúcsok hatékonyabb kezelését, így kevésbé lenne szükség a gyakran drágább és szén-dioxid-intenzívebb energiaforrásokra.

5) A KRITIKUS NYERSANYAGOK ELLÁTÁSI SZUVERENITÁSA

Az elképzelés: egy olyan, egész Európára kiterjedő szervezet felállítása, amely a termelő országokkal közvetlenül tárgyalva biztosítja az érzékeny nyersanyagokkal kapcsolatos szükségleteinket. Ugyanezt a megközelítést kellene alkalmazni az anyagok feldolgozására (hidrometallurgia, újrahasznosítás) is. Európai értéklánc-diplomácia létrehozása, amelynek célja az európai ellátás biztosítása bizonyos országokkal folytatott tárgyalások révén.

Előnyök és kihívások Európa számára: jobban kontrollált tarifa-feltételek mellett kielégíteni a gyártók egyre növekvő igényeit (az elektromos autók hatszor annyi kritikus jelentőségű nyersanyagot igényelnek, mint a hagyományosak). 2030-ra a szükségleteknek csak 5%-a származik majd európai forrásokból. Jelenleg Kína uralja ezt az ágazatot (a lítium-finomítási kapacitás 90%-a Kínában található).

6) EURÓPA VERSENYKÉPESSÉGÉNEK NÖVELÉSE A FÉLVEZETŐK TERÉN

Az elképzelés: stratégiai beruházás a kutatás-fejlesztésbe, hogy megszilárdítsuk Európa (ASML) vezető pozícióját, amely gyakorlatilag monopóliummal rendelkezik az EUV (extrém ultraibolya litográfia) technológiában. Ezzel a technológiával kisebb és egyben nagyobb teljesítményű mikrochipeket lehet gyártani. A cél az összes iparág, különösen az autóipar igényeinek kielégítése. Európának ezt a modellt kellene felhasználnia az új félvezetők megjelenésének

⁽¹⁴⁾ <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-6-eu-countries-have-less-than-1-charger-per-100km-of-road-1-charger-in-7-is-fast/>

ösztönzésére - vagy a meglévő szereplők (STMicroelectronics) megerősítésével, vagy újak létrehozásával. Az iparnak nemcsak a legfejlettebb, de a hagyományos félvezetőkre is szüksége van.

Előnyök és kihívások Európa számára: Az európai félvezetőgyártó vállalatok átlagosan hétszer kisebbek versenytársaiknál. Az autóipar félvezetők iránti igénye azonban látványosan növekszik, ami lehetőséget jelent számukra. Feltéve, hogy kiváló minőségű, nagyon hosszú élettartamú és hibátlan termékeket szállítanak.

7) A „SOFTWARE DEFINED JÁRMŰ” (SDV) SZABVÁNYOSÍTÁSA

Az elképzelés: Bizonyos fejlesztések egyesítésével és szabványok meghatározásával megteremteni a feltételeket az autógyártók számára, hogy elfogadható áron tervezhessenek szoftveralapú járműveket. Ahogy Kínában is, a rejtett alkatrészek minden gyártó számára közősek lennének.

Előnyök és kihívások Európa számára: 2030-ra a jármű értékének 40%-át kitevő részek kézben tartása. A globális szoftverpiac 2030-ra 100 milliárd dollárt fog érni. Az európai gyártók közötti együttműködés lehetővé tenné számukra, hogy szuverenitást és versenyképességet érjenek el a fedélzeti technológiák területén.

8) EURÓPAI VEZETŐ VÁLLALAT MEGJELÉNÉSÉNEK ÖSZTÖNZÉSE AZ IPARI METAVERSUMBAN

Az elképzelés: Európa már most is nagyon magas szinten van a gyártás, a K+F és a logisztika területén. A megközelítések szabványosításával most óriási ugrást kell tennünk a 21. századba. Hogyan? Egy európai iparimetaversum létrehozásával, ami megoldásokat kínál az ipari műveletek (tervezés, gyártás, logisztika stb.) digitalizálásának kihívásaira. Együttműködést lehetne létrehozni a gyártók és a felhő, a kiterjesztett valóság, a mesterséges intelligencia, a dolgok internete területén tevékenykedő különböző technológiai szereplők között. Ehhez a kormányoknak a meglévő európai bajnokok felé kellene irányítani kiadásait, hogy kiaknázzák a tehetségeket, Európában helyezték el a felhő-infrastruktúrákat és közös kiberbiztonsági szabványokat határozzanak meg.

Előnyök és kihívások Európa számára: Európa ötször kevesebbet fektet be a technológiai ágazatban a K+F-be, mint az Egyesült Államok. Ezért háromszor kevesebb finanszírozás irányul ide, mint az Egyesült Államokba. Míg az Egyesült

Államok és Kína tömegesen fektetett be a fogyasztási cikkek és a védelmi ágazat technológiáiba, Európának fokoznia kell erőfeszítéseit. Ezen múlik a szuverenitásunk, a szén-dioxid-mentesítés (az ellátási lánc kibocsátásának 30%-os csökkentése tíz év alatt) és a versenyképességünk.

9) AZ AKKUMULÁTOROK ÚJRAHASZNOSÍTÁSÁNAK EGYSÉGESÍTÉSE

Az elképzelés: a hulladékkal való közös gazdálkodás. Ezt az ipari partnerek közötti együttműködés fejlesztésével érhetjük el, és az egyes akkumulátor-technológiákban újrahasznosítási csúcsvállalatokat hozunk létre. Az akkumulátor-újrafeldolgozási projektek fejlesztésének elősegítése. Partnerségek kialakítása Európában a technológiákat birtokló szereplőkkel, beleértve a kínaiakat is.

Előnyök és kihívások Európa számára: 2030-ra az elektromos járművek aránya az autóeladásokban 8%-ról 55%-ra emelkedik. Ezzel egyidejűleg robbanásszerűen megnő az autóipar által felhasznált ritka anyagok aránya: a kobalt mennyisége ötszörösére, a lítiumé pedig hétszerezére. Nikkelből pedig nyolcszor többre lesz szükségünk, mint ma. Évente 11 millió jármű ér élettartama végére. Újrahasznosításukkal 8 millió új autóhoz elegendő acélt, valamint 5 millió új autóhoz elegendő műanyagot és rezet nyerhetünk vissza.


10) A HIDROGÉNEN REJLŐ LEHETŐSÉGEK FOKOZÁSA

Az elképzelés: Legyünk technológiailag semlegesek a hidrogénnel kapcsolatban; vonjuk be a projektekbe a kistávú mobilitást. A legígéretesebb területeket meghatározó és az intézkedéseket Európa-szerte koordináló főterv kidolgozása. Az erőfeszítéseket a legfontosabb területekre kell összpontosítani: a hidrogénvezetékek és a töltőállomások (HFS) közötti korrelációra, a zöld energiaforrások közelében létrehozandó hidrogénközpontok koordinálására. Hidrogénelosztó hálózatok létrehozása. Közelebb kell kerülni a potenciális vevőkhöz.

Előnyök és kihívások Európa számára: A hidrogénnel működő motorizációs rendszerek nagyobb autonómiát biztosíthatnak. Ez az energia különösen a nehéz tehergépkocsik és buszok számára előnyös, és általában véve minden olyan jármű számára, amelynek nagyon nagy távolságokat kell megtennie. Ugyanazon teljesítmény mellett a hidrogén lehetővé teszi az akkumulátor méretének, így súlyának csökkentését. Vegyük például a Renault új elektromos Masterjét: a valóban 500 kilométeres hatótávolság eléréséhez szükséges kettős akkumulátor-hidrogén üzemanyagcellás rendszer (mint például a Hyvia) kétszer olyan könnyű (775 kg) lenne, mint egy hagyományos akkumulátor (1427 kg).

KÖVETKEZTETÉS

Az ebben a jelentésben előterjesztett javaslatok ambiciózusak, de konkrétak. Azt mutatják, hogy az európai autóipar gyors megoldást jelenthet a kontinens kihívásaira. Tisztában vagyunk azzal, hogy ehhez paradigmaváltásra van szükség. Abból kell ihletet meríteni, amit máshol jobban csinálnak. Az együttműködés egyre fontosabbá válik, mind a versenytársak, mind az ipari ágazatok között. Készek vagyunk együttműködni minden érintett intézménnyel és érdekelt féllel, hogy ezeket az elképzeléseket továbbvigyük, mert Európa jóléte forog kockán.



Levél Európának

Also available in French, English, Deutsch,
Italian, Spanish, Slovenian, Bulgarian...
on www.renaultgroup.com

**Renault
Group**