

**Kiss Károly – Verrasztó Zoltán:**

## **Aki most kimarad, az lemarad. A hazai akkugyártás kérdőjelei**

A magyar gazdaság fontos ágazata az autógyártás. Mivel az EU 2035-től be fogja tiltani a hagyományos meghajtású autók gyártását, kiemelt jelentőségű az átállás az elektromos autókra. Ezek legfontosabb eleme, „motorja” pedig a lítiumos akkumulátor. A gazdaságpolitika természetes törekvése, hogy az itt gyártott autókhoz az akkumulátorok is itt készüljenek.

A Samsung SDI Gödön hat éve építette fel gyárát, az Audiba gyárt akkumulátorokat. A kormány döntő lépést tett ebben az irányban, amikor 2022-ben szerződést kötött a világ legnagyobb akkumulátorgyártójával, a kínai CATL-lel. A CATL hatalmas gyárat épít Debrecenben, ahonnan ellátják majd az ott létesülő BMW és a kecskeméti Mercedes Benz elektromos autóit. A kormány ezt kiemelt beruházásnak tekinti és 111 md forinttal támogatja.<sup>1</sup> A BYD Szegeden létesít elektromosautó-gyárat. „A high-tech akkumulátorgyártás a következő években több mint 6300 milliárd forintnyi fejlesztést hozhat Magyarországra. Sorra jelentik be az újabbnál újabb beruházásokat. Az újabb, főképpen kínai akkuiipari beruházások termelésbe állása 2025-től fokozatosan várható. Így a világ negyedik legjelentősebb akkumulátoripari értéklánca alakulhat ki nálunk még ebben az évtizedben.”<sup>2</sup> Mindez jelentős szerepet fog játszani a gazdaság növekedésében, és – amennyiben a nemzetközi klímapolitika továbbra is fenntartja az üvegházhatású gázok csökkentésének feladatát – jó fényt vet Magyarország környezetvédelmi imázsára.

Az elektromos autók világpiacán öldöklő vámháború dúl. Az amerikaiak és az európaiak súlyos vámokkal terhelik a kínai autókat. A helyzet bonyolult, hiszen pl. a német elektromos autók gyártásának jelentős része Kínában van. Hazánk – az adott helyzetben – természetesen nem csatlakozhat a nyugateurópai vámtételek felemeléséhez.

A kínai akkugyártók hazai beruházásaival szemben azonban a közvélemény – különösen akik lakóhelyét a beruházás érinti – gyanakvó, sőt, ellenséges. Felfokozott hangulat alakult ki, elsősorban az ellenzék és a környezetvédők tiltakozásának hatására. Vajon indokolt-e a félelem, az óvatosság, sőt, az elutasítás?

A technológiai valóban súlyos környezeti és egészségi károkat okozhat. De a feladat nem megoldhatatlan, hiszen pl. Németország is beengedi, a CATL Thüringiában épít gyárat. A kritikusok ebben a vonatkozásban a Debrecenben épülő gyár hatalmas méretére hivatkoznak. Kifogásolják a technológia magas villamosenergia-igényességét is. A paksi atomerőmű bővítése azonban ezt valószínűleg képes lesz kielégíteni.

Véleményünk szerint a környezetvédelmi hatóságoknak – tekintettel a lakossági félelmekre és tiltakozásokra – sokkal aktívabbnak kellene lenniük. Gödön pl. időről-időre lakossági

---

<sup>1</sup> <https://444.hu/2023/02/03/mast-jelent-egy-akkugyar-nemetorszagban-mint-magyarorszagon>

<sup>2</sup> Szabó Gyula, Index

fórumokon nyilvánosságra kellene hozni a kockázatokkal kapcsolatos mérési eredményeket, és megcáfolni a terjengő rémhíreket.

### **A környezetvédelmi szabályozás szigorítása:**

Az akkumulátorgyártást érintő környezetvédelmi hatósági engedélyezéssel összefüggő szabályozás bevezetésekor még csak a "hagyományos" savas-ólom akkumulátorok léteztek. A környezet veszélyeztetését, szennyezését tiltó kibocsátási határértékek nem kell változzanak, de a lítium-ion akkumulátorok megjelenésével és egyre szélesebb körű elterjedésével szükségessé vált az azok gyártására, valamint az ahhoz kapcsolódó tevékenységekre vonatkozó környezetvédelmi engedélyezés szigorítása és egységesítése. Olyan előzetes vizsgálati kötelezettségek előírása, melyek meg kell alapozzák a hatósági előírásokat-elvárásokat, melyek alapján AZOK majd ellenőrizhetők is lesznek!

(Eddig – többnyire – a legegyszerűbb engedélyezési eljárást tartották elegendőnek, az előzetes vizsgálatot, amiben úgy jogosítottak működésre, hogy valós, a környezet egészét érintő vizsgálatot, hatásterület-megállapítást nem tartottak szükségesnek és így olyan kötelezettségeket sem állapítottak meg az engedélyben, amiket utána ellenőrizni, be nem tartás esetén pedig szankcionálnia kellene!)

A CATL kapcsán pedig ismertetni kellene a thüringiai beruházással kapcsolatos német információkat: milyen intézkedéseket hoznak a környezeti és egészségi kockázatok elhárítására. A tiltakozásokat és félelmeket nem lehet lesöpörni az asztalról azzal, hogy azokat az ellenzék és a környezetvédők szítják. Meggyőzően kell bizonyítani, hogy a kormány számára a környezeti és egészségi szempontok alapvető fontosságúak.

Az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet a véleményünk szerint – igényes és szakmai teljességre törekvő hatósági eljárásban – eddig is megalapozhatta a környezeti hatástanulmány készítésének igényét. A kormányhivatalok „zöldhatóságai” ez alól azonban kibúvokat keresve olyan hatósági döntéseket hoztak, miszerint ezek nem tartoznak a Kormányrendelet hatálya alá. Ezt egyértelműsítette a 2024. augusztus 24-én megjelent módosítás. Ennek alapján a „környezetvédelmi engedély” hatósági döntésben<sup>3</sup> meg kell fogalmazni a beruházó ill. az üzemeltető jogait és **kötelezettségeit**.

Ez a kiindulópontja mindazoknak a környezetvédelmi elvárásoknak, melyek be nem tartása hatósági szankciókat alapoz meg. A negatív megítélésre alapot adó véleményeket jelentősen felerősítették a megyei kormányhivatalok részeként működő "zöldhatóságok" következtelen és ellentmondásos, sokszor igénytelen, szakmai mélységeket mellőző hatósági döntései. Az új technológiákból fakadó környezeti kockázatokra adandó szakmai válaszokban általában

---

<sup>3</sup> A környezetvédelmi hatóság által kiadott NEM MINDEN engedély „környezetvédelmi engedély”, az *kizárólag* a hatástanulmány alapján, ezen Kormányrendelet szerinti vizsgálat „kimenete”, ami jogokat és *kötelezettségeket* állapít meg!

egyszerűbb és célszerűbb a tervezők ismereteire és „ajánlataira” támaszkodni – a kivitelezés, üzemeltetés során történő számonkérés ugyanis óriási szakmai kihívás.

„A kormány célja a gazdaság zöldítése és körforgásos működésének erősítése, melynek során kiemelt figyelmet fordít a magyar emberek egészségére és a környezeti értékek védelmére is”<sup>4</sup> - közölte az energiaügyi tárca, amikor alig két hónapja, 2024. augusztus 24-én megjelent a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló kormányrendelet módosítása. Eszerint

„Az új eljárások során egységesen valamennyi akkumulátortípus és részegységei (katód, anód, elektrolit, szeparátor fólia) gyártása, valamint hulladékainak előkezelése, hasznosítása környezeti hatásvizsgálatköteles tevékenységnek minősül.”

Ezzel vitathatatlanná tette a szigorú és következetes környezetvédelmi követelmények igényét.

Több más konkrét eset kapcsán is látjuk, hogy a környezetvédelmi hatóságok kormányhivatalokba szervezése nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A határértékek jók, azokon nem is kell(ETT) változtatni – de az igényesebb szakmai felelősséggel működő önálló hatóság csupán önálló szakmai felelősség nélküli jogász bürokratává szervezésének lett EZ a következménye! Hiszen pl. a Déli Körvasút engedély nélkül is folyamatban lévő beruházásának a környezetvédelmi engedélyét – éppen a napokban – immár harmadszor (!!!) helyezte hatályon kívül a Törvényszék! Az akku-ügy kapcsán is indokoltnak látszik e kérdés, az intézményi keretek és elrendezések újragondolása.

\*

Az akkugyártás világgazdasági összefüggéseiről lásd: Kiss Károly: A Nagy Akku-csata  
[https://utodaink-jovoje.hu/globalis/akku\\_csata.pdf](https://utodaink-jovoje.hu/globalis/akku_csata.pdf)

A fenntartásokról és a lakossági félelemekről a 444 cikkét ajánljuk:

<https://444.hu/2023/02/03/mast-jelent-egy-akkugyar-nemtorszagban-mint-magyarorszagon>

A hivatalos álláspontot és a hazai közgazdasági összefüggéseket Szabó Gyula tárgyalja az Indexben:

<https://index.hu/gazdasag/2024/10/14/akkumulator-nagy-marton-orban-viktor-elektromos-auto-beruhazas-kormany-strategia-akkumulatorgyar/>

Bp, 2024 október

---

<sup>4</sup> [INFOSTART / MTI](#)