

Sajtóközlemény: Létezik megoldás az elektromos autózással kapcsolatos legnagyobb félelmeinkre

2022.10.17.
Budapest

- **Az Allianz Hungária online, nem reprezentatív kutatást¹ végzett az elektromos autózással kapcsolatos félelmeinkről**
- **Legtöbbünk a magasabb javítási költségektől tart, de a töltőállomások száma, a fokozott tűzveszély, a megfelelő szakértelmű szerelők és a kifejezetten villanyautókra szabott biztosítások megtalálása is a lista élén szerepelnek**
- **A [biztosítónál](#) már új, kifejezetten a tisztán elektromos és plug-in hibrid autótulajdonosok igényeire szabott biztosítási fedezetek is elérhetők**

Az előrejelzések szerint 2040-re a világ teljes járműparkjának egyharmada, körülbelül 559 millió autó lesz elektromos.² A villanyautók iránti kereslet hazánkban is folyamatosan nő – a Belügyminisztérium legfrissebb [adatai](#) alapján 39 856 elektromos (tisztán elektromos és plug-in hibrid) autó van forgalomban a magyar utakon. Bár az ilyen járművek penetrációja még viszonylag alacsony, ez a szám a Jövő Mobilitása Szövetség prognózisa szerint négy éven belül több mint a háromszorosára nő majd. A növekvő trendek ellenére azonban még mindig számtalan félelem és tévhit van bennünk az elektromos autózással kapcsolatban. Ezeket veszi most górcső alá és ad tanácsokat hozzájuk az Allianz, amely [új, speciálisan elektromos autókra szabott biztosítási fedezeteinek](#) bevezetése apropóján nem reprezentatív kutatást végzett a témában.

Közel 60 százalékunk tervez e-autót venni a közeljövőben

A biztosító felmérésének kitöltői közül 11,5 százalékuk van villanyautója. 88,5 százalékuknak ugyan még nincs, ám közel kétharmaduk tervez vásárolni a jövőben: 14,7 százalék a következő két évben, 42,4 százalékuk pedig inkább a tízéves tervei között szerepel a villanyautó-vásárlás, mert úgy vélik, egyelőre még gyerekcipőben jár a technológia, de sokat fejlődik majd az elkövetkező években. 31,4 százalék vallotta azt, hogy nem is tervezi a vásárlást, mert a jelenlegi anyagi helyzete miatt nem engedheti meg magának az e-autót.

Sokalljuk a javítási költségeket, keveseljük a töltőállomásokat

Az Allianz Hungária kutatása alapján úgy látszik, az elektromos autózás egyre nagyobb népszerűsége ellenére még mindig sok félelmünk van vele kapcsolatban. A legtöbben (57,4 százalék) attól tartanak, hogy a villanyautók esetében **magasabbak a javítási, illetve a baleset és**

¹ Forrás: Az Allianz Hungária Zrt. „Elektromos autózás – félünk tőle vagy belevágnánk?” elnevezésű online, nem reprezentatív kérdőíves felmérése 2022. szeptember 15. és 25. között zajlott 1249 válaszadó részvételével.

² [Allianz blogposzt: Az elektromos közlekedés a jövő?](#)

2022.10.17.
Budapest

tűzkár után keletkező költségek. Ez az aggály olyan szempontból érthető is, hogy bár az ilyen kocsik nagyfeszültségű alkatrészei védettek és a legtöbb balesetben nem jelentenek problémát, ha viszont mégis megsérülnek, általában lényegesen mélyebben kell a zsebünkbe nyúlunk a javításhoz, mint egy belső égésű autó esetében. Már csak azért is, mert a régi alkatrészek helyére új, gyáriakat helyeznek be a szerelők, mivel sem használtat/bontottat, sem utángyártottat nem tartanak biztonságosnak. Egy hagyományos autó átlagos javítási költsége 400-450 000 forint, míg egy e-autóé 600-700 000 forint körül mozoghat.³ A [D.A.S. Jogvédelmi Biztosító Zrt.](#) szakértője, dr. Gombolai Éva szerint azonban hiába drágább a zöld járművek javítása, az életciklusuk során sokkal kevesebb javításra van szükségük, mivel kevesebb kopó-forgó alkatrész van bennük, ezért a meghibásodási lehetőség is kisebb. Így kiegyenlítődnek a javítási költségek a hagyományos autókkal szemben.

Az is visszahúzó erőt jelent a válaszadók csaknem felének, hogy **nincs elég nyilvános és munkahelyi töltőállomás.** Az elektromos autók térnyerésével az infrastruktúrának is lépést kell tartania. A töltőhálózat folyamatos növekedése ellenére még valóban messze vagyunk az ideális állapottól, ugyanis az ACEA „Electric Vehicle Charging Infrastructure Masterplan” jelentése szerint 2030-ig Európa-szerte a jelenlegi több mint 1,3 millió mellé további 5,5 millió nyilvános töltőpontot kellene kiépíteni ahhoz, hogy elérjük az EU által javasolt 55 százalékos CO₂-csökkentést a személygépkocsik esetében. Ennek értelmében 2021 és 2030 között hetente 14 000 új köztéri töltőpontra lenne szükség, ám most mindössze heti 2000 telepítése valósul meg.⁴ „Szerencsére a piac növekedésével együtt egyre jobban fejlődik az infrastruktúra Magyarországon is, ahol tavaly év végén már csaknem 2000 nyilvános töltőberendezés működött kétszer annyi töltőponttal.”⁵ – mondja Antalffy Dániel, az Allianz Hungária Zrt. szenior termékmenedzsere.

„A villanyautózás a legtöbbeknek még jelenleg is életmódváltással jár. Az eddig hozzánk elért visszajelzések alapján a töltőhálózat sűrűségén túl jellemzően a töltők adott időpontban való elérhetősége, a töltési idő hossza, a gyorsított akkumulátorkapacitásra gyakorolt esetleges hatásai, illetve az áramdíj is a legfontosabb kérdések közé tartoznak. A töltés megtervezésében ugyanakkor már remek applikációk, például a ParkL is a segítségünkre vannak, valamint a villanyautosok.hu-hoz hasonló közösségek is számos hasznos információval szolgálnak” – teszi hozzá a szakértő.

Úgy félünk az akksi sérülésétől, mint a tűztől

Sokakat (30,2 százalék) aggaszt **a lítium-ion akkumulátorok miatti nagyobb tűzveszély** is, ám ez alapvetően tévhit, mivel Európa legnagyobb autós egyesülete, az ADAC tesztjei rendszeresen bizonyítják, hogy az elektromos autók kevésbé tűzveszélyesek, mint a belső égésű motorral szerelt járművek. A villanyautókban speciális biztonsági rendszerek óvják a vezetőt, valamint az utasokat a tűzveszélytől és az áramütéstől, például baleset esetén azonnal megszakítják az elektromos feszültség áramlását. A töltési folyamat szintén teljesen biztonságos, nyugodtan tölthetünk akár esőben is. „Az akkumulátorok esetében az extrém mértékű, nagy sebességű becsapódásból adódó mechanikai sérülés az, ami igazán veszélyt jelent, ám ha betartjuk a közlekedési szabályokat, akkor ez kivédhető” – hívja fel a figyelmet dr. Gombolai Éva. Ha mégis megtörténik a baj, a nagyfeszültségű akkumulátorok által okozott tűz valóban intenzív, az oltása akár 24 órát vagy még többet is igénybe vehet, és égés közben sok mérgező anyag kerülhet a levegőbe. Ugyanakkor a legtöbb ország tűzoltósága az elektromos járművek eddigi térnyerése miatt már felkészült

³ [MABISZ](#)

⁴ [ACEA](#)

⁵ [VG](#)

2022.10.17.
Budapest

valamilyen szinten az ilyen jellegű tüzek szakszerű oltására. Szerencsére az Allianz Hungáriához eddig beérkezett káresemények száma és jellege alapján sem mutatható ki, hogy az elektromos járművek esetében gyakoribbak lennének a tűzkárok.⁶

A kutatás alapján a megkérdezettek 28,6 százaléka gondolja azt továbbá, hogy **nehéz megbízható szerelőt, illetve közúti segítséget találni az elektromos járművekhez baleset esetén**. Az új e-autókhoz minimum egyéves jótállás jár, a speciális alkatrészekhez pedig körülbelül nyolcéves. A D.A.S. szakértője szerint a márkaszervizekben nem jelent problémát megfelelő szakértelmet találni, de rajtuk kívül valóban szűkszámú szakembergárda áll még csak rendelkezésre, illetve kevés a szikramentes nagyfeszültségű járművek javítására minősített szerviz, számuk azonban a piac növekedésével egyre bővül. A kezdeti, felfutási szakaszban – különösen a kizárólag használt importként megjelenő gyártmányoknál és típusoknál – jellemzően a casco biztosítás megkötése is nehézséget okozott. Ám ezen a téren a hazai modellek megjelenésével együtt a javítói kapacitások fejlődésével a casco biztosítás is megbízhatóan rendelkezésre áll” – emeli ki az Allianz Hungária szakértője.

A megfelelő EV⁷-biztosítástól tényleges segítséget várunk

A vizsgálatból kiderül az is, hogy minden hatodik kitöltő fél attól, hogy **nehezen talál megfelelő, kifejezetten a villanyautókra szabott gépjármű-biztosítást**. Többféle gépjármű-felelősségbiztosítási (KGFB) és casco biztosítási megoldás érhető el a piacon, amelyek tisztán elektromos és hibrid autókra is érvényesek, ám az új technológiákat és a gazdaság zöld átállását támogató Allianz innovatív vállalként az elsők között ismerte fel, hogy szükség van kifejezetten az elektromosautó-tulajdonosok igényeire szabott fedezetekre. Az új és használt zöldrendszámú autók számára egyaránt újonnan elérhető, KGFB-t, cascót és csomagtól függően GAP-biztosítást is ötvöző fedezetek gyakorlati segítségnyújtással kínálnak hatékony választ az e-autózással kapcsolatos félelmekre.

Ha például útközben lemerül az akkumulátorunk, az Allianz Autóm biztosítási csomagjaiban elérhető **közúti assistance szolgáltatás** részeként a biztosító töltőautót küld a helyszínre (ha elérhető), vagy vállalja a vontatás megszervezését és költségét a legközelebbi megfelelő töltőállomásig, hogy onnan folytathassuk utunkat. Amennyiben valamilyen meghibásodás vagy baleset történik, akkor vagy megjavítják a helyszínen az autót, vagy ha ez nem lehetséges, biztonságos helyre vontatják, és megbízható, az Allianz partneri hálózatában elérhető szakszervizbe viszik. A biztosító az utasok bármely más helyre történő szállításának megszervezését és költségét is fedezi 50-100 km-es távolságon belül, továbbá csereautót biztosít legfeljebb négy napra, ha a javítás valamilyen okból nem lehetséges. Az Allianz biztosítása azokra az esetekre is fedezetet nyújt, ha a töltőkábel, a falitöltő, az adapterek vagy **a jármű más töltőberendezése**, továbbá, ha az **akkumulátora véletlenül megsérül, tűz éri vagy ellopják**, az akkumulátor esetében akkor is, ha azt külön lízingeljük.

⁶ Allianz sajtóközlemény: [Hogyan tovább közlekedés?](#)

⁷ Electric vehicle – elektromos jármű

Sajtókapcsolat

2022.10.17.
Budapest

Reichert Otília T +36 30 129 11 15
Horváth András Béla T +36 30 817 2951

otilia.reichert@allianz.hu
andras.bela.horvath@allianz.hu
