



Brüsszel, 2023. március 28.
(OR. en, it, pl)

Intézményközi referenciaszám:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról (első olvasat) – A jogalkotási aktus elfogadása = Nyilatkozatok

Olaszország nyilatkozatai

1. nyilatkozat

Olaszország egyetért a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjának céljával és teljes mértékben elkötelezett az iránt, mivel az ágazat szén-dioxid-kibocsátásának – különösen a személygépkocsikból és a könnyű haszongépjárművekből származó kibocsátásnak – a csökkentése kulcsfontosságú az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseinek elérése szempontjából.

Véleményünk szerint a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációját a kibocsátásmentességre gazdaságilag fenntartható és társadalmilag igazságos módon való átállás, valamint a technológiasemlegesség elvével összhangban kellene megvalósítani.

Mindenképpen támogatjuk a villamosítást a könnyű haszongépjárművek terén. Nem gondoljuk azonban, hogy az átmeneti szakasz során ez kellene, hogy legyen a kibocsátásmentesség elérésének egyetlen módja.

A villamosítás jelentős változtatásokat igényel a gépjárműipar teljes egészében, amelyeket kellő gondossággal kell megtervezni és irányítani a nem kívánt gazdasági, ipari és társadalmi hatások elkerülése érdekében. A belső égésű motorral felszerelt járművek alacsony jövedelmű polgárok tulajdonában vannak, és 2035 után is forgalomban fognak maradni. Az elektromos járművek sikere nagy mértékben fog attól függeni, hogy mennyire lesznek elérhetőek e polgárok számára.

Időközben a technológiasemlegesség lehetővé fogja tenni a tagállamok számára, hogy minden rendelkezésükre álló megoldást felhasználjanak a közlekedési ágazat dekarbonizációjára, a nemzeti körülményektől és kiindulási helyzetektől függően. A belső égésű motorokkal kompatibilis megújuló üzemanyagok használata a kibocsátások azonnali csökkenését fogja eredményezni anélkül, hogy aránytalan gazdasági áldozatot követelne a polgároktól. A villamosítás erőltetése ezzel szemben magában rejti annak kockázatát, hogy a piac azt nem fogadja el, ami kárt okozna az autó- és haszongépjármű-gyártóknak. Akadályozná a környezetre nagyon csekély hatást gyakorló hibrid motorok technológiai fejlődését is.

Ipari szempontból a megújuló üzemanyagok iránti növekvő kereslet jelentős alkalmazkodási lehetőséget fog biztosítani a petrokémiai ágazat számára.

A 2035-re szóló 100%-os kibocsátáscsökkentési cél kitűzésével és azzal, hogy nem biztosít a megújuló üzemanyagok használatára vonatkozó ösztönzőt, a javasolt rendelet nem áll összhangban a technológiasemlegesség elvével. Következésképpen Olaszország nem tudja támogatni azt.

Szeretnénk rámutatni arra, hogy a 100%-os kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése több feltételtől függ, beleértve a következőket:

- az elektromos motorok és akkumulátorok értékláncának kialakulása az Unióban,
- a szükséges nyersanyagokkal való fenntartható és diverzifikált ellátás,
- megfelelő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra,
- a villamosenergia-hálózat fejlesztése, hogy az meg tudja birkózni a megnövekedett kereslettel,

- a teljes gépjárműipar átalakítása, többek között a szükséges készségek biztosítása révén,
- az új járművek piaci elfogadottsága; e járműveknek megfizethető áron kell rendelkezésre állniuk, különösen a leginkább kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartások és fogyasztók számára.

Amennyiben ezek a feltételek – amelyek teljesülése nem kizárólag az (EK) 2019/631 rendelet végrehajtásától függ, továbbá jelentős beruházásokat és kompenzációs intézkedéseket fog szükségessé tenni – nem teljesülnének, a célkitűzés súlyos hatást gyakorolna gazdasági, társadalmi és környezeti tekintetben, valamint az Unió stratégiai autonómiájára nézve.

E tekintetben megjegyezzük, hogy ez idáig az Unió túlnyomórészt szabályozási megközelítést alkalmazott a gépjárműiparral szemben, miközben az Egyesült Államok (az infláció csökkentéséről szóló jogszabály keretében) és Kína elfogadott ösztönzési terveket is.

Ennélfogva úgy véljük, hogy helyénvaló lenne, hogy a Bizottság:

- támogassa a gépjárműipar – különösen az ágazati kkv-k – átállását, felhasználva ehhez minden rendelkezésre álló jogszabályi és pénzügyi eszközt,
- kövesse nyomon a kibocsátásmentes közúti mobilitás elérése felé tett előrehaladást, és tegyen arról időszakos és átfogó jelentést, figyelembe véve minden olyan tényezőt, amely hozzájárul az igazságos és költséghatékony átálláshoz, beleértve a lehetséges finanszírozási rések értékelését is, a rendeletben foglaltaknak megfelelően (14a. cikk),
- biztosítsa, hogy a fent említett nyomon követés, értékelés és jelentéstétel alapján 2026-ban – a rendeletben meghatározottaknak (15. cikk) megfelelően – sor kerüljön a célértékek szigorú és hiteles felülvizsgálatára,
- kövesse nyomon a kizárólag szén-dioxid-mentes tüzelőanyaggal üzemelő járművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére vonatkozó rendelkezést ((11) preambulumbekzdés),
- tegyen javaslatot olyan mechanizmusoknak a rendeletbe való beillesztésére, amelyekkel elszámolhatók a megújuló üzemanyagok által a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése tekintetében biztosított előnyök.

2. nyilatkozat

Olaszország tudomásul veszi a Bizottságnak a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek kibocsátásairól szóló új rendelet (11) preambulumbekzdésével kapcsolatos írásbeli nyilatkozatát, mely preambulumbekzdés a szén-dioxid-semleges tüzelőanyaggal üzemelő belső égésű motorral felszerelt járművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére vonatkozik.

Kedvező fejlemény, hogy a Bizottság elismeri, hogy az ilyen járművek nyilvántartásba vétele továbbra is lehetséges lesz, és ezáltal e járművek is hozzá fognak tudni járulni a rendeletben megállapított kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítéséhez.

Ezt a lépést válasznak tekintjük az Olaszország által ez év február 28-án tett nyilatkozatban megfogalmazott erre irányuló kérésre, amely a szavazás elhalasztásához vezetett a rendeletről, melyet most benyújtottak a tagállamoknak megfontolás céljára.

E tekintetben tudomásul vesszük a Bizottság azon kötelezettségvállalását, hogy a (11) preambulumbekzdést még a rendelet célkitűzéseinek 2026-ra tervezett felülvizsgálata előtt végrehajtja azáltal, hogy hamarosan, az elkövetkező hónapok folyamán jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.

Látva e nyitottságot, Olaszország indítványozta, hogy a nagyobb eredményesség érdekében kerüljön sor olyan alaposabb vitára a tagállamok között, amely minden igénybe vehető megoldást felölel.

Egyfelől üdvözljük a belső égésű motorokról való vita újraindítására vonatkozó döntést, mivel ezek a motorok számos uniós országban alapvető fontosságúak a gazdasági és társadalmi fenntarthatóság szempontjából; másfelől úgy véljük, hogy a Bizottság azzal, hogy a nyilatkozatában kizárólag a szintetikus üzemanyagokra tér ki, túlságosan korlátozó értelmezést alkalmaz, amely továbbra sem teszi lehetővé a technológiasegesség elvének maradéktalan érvényesítését, amely mellett Olaszország – műszaki és tudományos adatok alapján – mindig is kardoskodott.

Úgy véljük, hogy a bioüzemanyagok is beilleszthetők az olyan üzemanyagok kategóriájába, amelyek a teljes szén-dioxid-mérleg szempontjából semlegesek és hozzájárulnak az ágazat fokozatos dekarbonizációjához.

Ezért a Bizottság által említett jogalkotási aktusok jóváhagyási eljárásának keretében mindent meg fogunk tenni annak biztosítása érdekében, hogy a bioüzemanyagok szintén karbonsemleges üzemanyagnak minősüljenek, és a Tanács ezen ülésén – a későbbi termékeny vita reményében – tartózkodunk a végső döntésről való szavazás során.

Lengyelország nyilatkozata

Lengyelország határozottan ellenzi e jogalkotási aktus elfogadását.

Nem támogatja azokat az új díjakat és terheket, amelyek – például az üzemanyagokhoz való hozzáférés költségének növelésével – a polgárokra hárulnak. Az új terhekből eredő minden többletköltséget a gyártóknak kellene viselniük, és azokat nem lenne szabad a polgárokra hárítani. Az uniós jogszabálynak ösztönzőt kellene tartalmaznia az autógyártók tekintetében arra vonatkozóan, hogy a lehető legalacsonyabb költségek mellett kínáljanak kibocsátásmentes járműveket a polgárok számára. Figyelembe kellene továbbá vennie az egyes tagállamok eltérő körülményeit is a társadalmi rétegződés, a szegénység vagy a kirekesztés súlyosbításának elkerülése érdekében.

A járművek kibocsátásának csökkentését célzó tendenciáknak figyelembe kellene venniük a piaci potenciált mind a járműgyártók és a járművekbe szerelhető berendezéseket gyártók technológia sajátosságait, mind a gazdasági aspektusokat illetően, kellő tekintettel az ország polgárainak pénzügyi kapacitására.

Ezenkívül Lengyelország nem tudja elfogadni, hogy egyes luxusmárkák gyártói mentességben részesüljenek; ez összeegyeztethetetlen azzal az általános elvvel, miszerint a kibocsátásokat minden ágazatban társadalmilag méltányos módon kell csökkenteni. Válság idején az eltéréseknek inkább a legszegényebb polgárokat kellene célozniuk, nem pedig a luxusautó-gyártókat. Lengyelország ennél fogva ellenvetését fejezi ki e jogalkotási aktussal szemben.

Észtország és Finnország együttes nyilatkozata

Teljes mértékben támogatjuk a nagyszabású „Irány az 55%!” intézkedéscsomagot, és üdvözljük a bizottsági javaslatról az Európai Parlamentben tartott szavazás eredményét, amely tükrözi az intézmények között a háromoldalú egyeztetések során létrejött kompromisszumos megállapodást.

Bár egyetértünk a rendelet azon céljával, hogy az Unió éghajlat-politikai céljaival összhangban csökkenteni kell a közúti közlekedésből származó kibocsátásokat, sajnálattal állapítjuk meg, hogy a rendelet nem veszi figyelembe a gázüzemű járműveket. Számunkra fontos a biometán közlekedésben való felhasználásának az előmozdítása, és a tárgyalások során javaslatot tettünk egy, a gázüzemű járművekre vonatkozó ösztönző bevezetésére. Emellett szeretnénk nyomatékosítani a Bizottság számára a szén-dioxid-semleges tüzelőanyagokkal üzemelő járművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére vonatkozó preambulumbekkezdésben foglaltakat.

Végezetül alapvető fontosságúnak tartjuk, hogy a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálata során megőrizzük a technológiasemlegességet.

A Bizottság nyilatkozata

Az Európai Bizottság elkötelezett a technológiasemleges éghajlat-politikai szabályozás mellett, különös tekintettel a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások szabályozására. A Bizottság elismeri és megerősíti az Európai Parlament és a Tanács azon döntését, hogy a (11) preambulumbekkezdést belefoglalják az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról szóló rendelet felülvizsgálatának elfogadott kompromisszumos szövegébe. A Bizottság ezt a preambulumbekkezdést fogja alapul venni a vonatkozó jogalkotási kezdeményezésekhez.

Első lépésként, közvetlenül a rendeletnek az Európai Parlament és a Tanács általi elfogadását követően a Bizottság végrehajtási rendeletet terjeszt elő a járművek típusjövahagyására vonatkozóan, ezáltal szilárd és csalásbiztos típusjövahagyási eljárást létrehozva azon járművek tekintetében, amelyek kizárólag és állandó jelleggel nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokkal működnek. A Bizottság törekedni fog arra, hogy a „Gépjárművek–Műszaki Bizottság” keretében zajló eljárás gyors legyen, és a jogi kereten belül mindent megtesz a döntéshozatali folyamat sikeres lezárása érdekében.

A Bizottság haladéktalanul dolgozni fog a (11) preambulumbekkezdés további végrehajtásán is. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően a Bizottság 2023 őszén a jogi felhatalmazásnak megfelelően javaslatot fog tenni egy felhatalmazáson alapuló jogi aktusra is, amely meghatározza, hogy a csak e-üzemanyaggal működő járművek hogyan járulnának hozzá a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékekhez a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások szabályozásával összefüggésben. Amennyiben a társjogalkotók elutasítják a javaslatot, a Bizottság egy másik jogalkotási utat követ, például felülvizsgálja a szén-dioxid-kibocsátásról szóló rendeletet, hogy legalább a felhatalmazáson alapuló jogi aktus jogi tartalmát végrehajtsa.