



Brüsszel, 2026. június 15.
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Intézményközi referenciaszám:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2019/631 rendeletnek az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások és a gépjárműcímkézés tekintetében történő módosításáról, valamint az 1999/94/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről – Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2025. december 16-án javaslatot nyújtott be az új személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet módosítására (a továbbiakban: a szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló javaslat)¹. A javaslat a gépjárműcímkézésre vonatkozó szabályokat is tartalmaz.
2. A javaslatot a gépjárműipari csomag részeként terjesztették elő, amelybe beletartozik még a tiszta vállalati járművekről szóló javaslat és a gépjárműiparra vonatkozó jogszabályok egyszerűsítésére irányuló javaslatok is (gépjárműipari omnibusz csomag).

¹ 17010/25 + ADD1 dokumentum.

3. A javaslat célja, hogy a klímasemlegesség felé vezető pálya fenntartása mellett – a technológiai és piaci fejlemények figyelembevételével – rugalmasabb és technológiasemlegesebb megközelítést kínáljon, hozzájáruljon az energiabiztonsághoz és a függetlenséghez azáltal, hogy a közúti közlekedés területén elmozdulást ösztönöz a fosszilis üzemanyagok használata felől, mindeközben megőrizve a kiszámíthatóságot a gyártók és a befektetők számára a kibocsátásmentes mobilitásra való méltányos átállás során.

Konkrétabban, a javaslat a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó 2035-ös célértékeket 100%-ról 90%-ra, a 2030-as célértéket pedig 50%-ról 40%-ra csökkenti, és új rugalmassági mechanizmusokat vezet be a gyártók számára a fajlagos kibocsátáscsökkentési célértékeik teljesítése érdekében: a javaslat szerint a megfelelést a 2030 és 2032 közötti időszakban többéves alapon értékelik, 2034-ig extra kibocsátási egységeket biztosítanak az „EU-ban gyártott” kis elektromos autók számára, 2035-től pedig a fenntartható megújuló üzemanyagok használatára, valamint az „EU-ban gyártott” alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra is vonatkoznak kibocsátási egységek. A javaslat klímasemlegességének biztosítása érdekében e két rugalmassági mechanizmust kell alkalmazni a fennmaradó kibocsátások kompenzálására. E mechanizmusok fokozzák a technológiasemlegességet, és figyelembe veszik a kipufogógázon túlmutató kibocsátáscsökkentést.

4. A Tanács (Környezetvédelem) 2026. március 17-én irányadó vitát tartott a javaslatról, annak alapelemeire, nevezetesen a kibocsátáscsökkentési célértékekre és az új rugalmassági mechanizmusokra összpontosítva.
5. Az Európai Parlamentben az ENVI bizottság a felelős bizottság, az előadó pedig Massimiliano SALINI (EPP, IT). A plenáris ülésen történő szavazásra várhatóan 2026 novemberében kerül sor.
6. A Gazdasági és Szociális Bizottság 2026. április 29-én nyilvánított véleményt a javaslatról. A Régiók Bizottsága még nem nyilvánított véleményt a javaslatról.
7. Az elnökség az alábbiakban ismerteti a javaslattal kapcsolatban eddig elért eredményeket, és átfogó áttekintést nyújt a főbb lezáratlan kérdésekkel kapcsolatos aktuális helyzetről.

II. AZ AKTUÁLIS HELYZET

Általános megjegyzések

8. A szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló javaslattal a környezetvédelmi munkacsoport több ülésén is foglalkozott, legutóbb 2026. május 21-én.

9. A Környezetvédelmi Tanács márciusi ülésén folytatott irányadó vita és a munkacsoporti szintű alapos vizsgálat nyomán meghatározásra kerültek a javaslattal kapcsolatos főbb kérdések és a delegációk ezekkel kapcsolatos általános álláspontjai. Mindazonáltal több delegáció vizsgálati fenntartással él a szöveg egészével vagy annak egyes részeivel kapcsolatban.
10. Ezenkívül a javaslat két fő rendelkezése – nevezetesen az „EU-ban gyártott” kis elektromos autókra vonatkozó extra kibocsátási egységekkel és az „EU-ban gyártott” alacsony széndioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységekkel kapcsolatos rendelkezés – szorosan kapcsolódik egyrészt a gépjárműipari omnibusz csomagra irányuló javaslatához, másrészt az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályra irányuló javaslatához. Az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályra irányuló javaslatot csak 2026. március 4-én nyújtották be, és annak vizsgálata még viszonylag korai szakaszban van. Az egymással összefüggő rendelkezésekről az Állandó Képviselők Bizottsága 2026. június 5-én megbeszélést tartott.
11. Az elnökség amellet, hogy folytatta a munkát a javaslat valamennyi elemével kapcsolatban, ebben a szakaszban elsősorban a címkézéssel és a technikaibb jellegű kérdésekkel kapcsolatos kompromisszum kialakítására összpontosított. Ennek eredményeként széles körű megállapodás született az elnökség legutóbbi kompromisszumos szövegéről, de maradt néhány lezáratlan kérdés, főként a használt járművekkel és a járművek energiahatékonyságának a címkén való feltüntetésével kapcsolatban. Néhány további lezáratlan kérdés a javaslat fő elemeihez kapcsolódik.
12. Az elnökség összességében úgy véli, hogy a javaslattal kapcsolatos további előrelépéshez az összes főbb lezáratlan kérdésre megoldást kell találni egy átfogó, kiegyensúlyozott kompromisszum részeként.

A főbb lezáratlan kérdések

13. A javaslat vizsgálatának kezdetétől fogva egyértelmű volt, hogy a fő politikai kérdések a 2035-ös és a 2030-as kibocsátáscsökkentési célértékeket és az új rugalmassági mechanizmusokat érintik. Tekintettel arra, hogy az európai gépjárműipar számára kihívást jelentenek a termelési költségek, a kapacitásfelesleg és a növekvő globális verseny, a vita középpontjában az állt, hogyan lehetne megtalálni a megfelelő egyensúlyt a klímasemlegesség felé vezető pálya fenntartása és a villamosítás ösztönzése között úgy, hogy a gyártók számára több választási lehetőséget és rugalmasságot biztosítsunk az őket kötő kibocsátáscsökkentési célértékek teljesítése terén, ezáltal erősítve a technológiasemlegességet és egyúttal biztosítva, hogy az EU-n belüli gépjárműipar erős és versenyképes legyen. A felhozott érvek egyik oldala szerint a gyártók számára biztosítandó rugalmasság és a technológiasemlegesség kulcsfontosságú az iparág versenyképességének biztosításához, a másik oldal pedig a villamosítás felé vezető pálya folytatását és a villamosítás ütemének fenntartását tekinti az időtálló versenyképesség kulcsának.

Ezzel összefüggésben több delegáció is ki kívánja terjeszteni a kibocsátásmentes járművek fogalommeghatározását, hogy az terjedjen ki a kizárólag „karbonsemleges” üzemanyaggal működő járművekre. Ezek a delegációk azt javasolják, hogy a „karbonsemleges” fogalmát úgy határozzák meg, hogy az a megújulóenergia-irányelvben (RED) felsorolt megújuló üzemanyagok valamennyi típusára kiterjedjen. Az egyik delegáció ki kívánja terjeszteni a fogalommeghatározást a „megújuló üzemanyagokra, beleértve a fejlett bioüzemanyagokat is”. Más delegációk ellenzik ezt, mivel úgy vélik, hogy a fogalommeghatározásnak továbbra is a kipufogógáz-kibocsátáson kell alapulnia. Egy delegáció a teljes életciklusra vonatkozó értékelésen alapuló megközelítés felé való elmozdulást javasolja.

A tagállamok közötti különbségekkel kapcsolatos megfontolások is felmerültek, többek között az elektromos járművek elterjedését és az infrastruktúra kiépítését illetően.

a) Kibocsátáscsökkentési célértékek

A javasolt kibocsátáscsökkentési célértékekkel kapcsolatban több delegáció még nem fejtette ki a végleges, illetve konkrét álláspontját. A már kifejtett álláspontok nagymértékben eltérnek egymástól.

14. A kisteherautókra vonatkozó 2030-as célérték

Míg néhány delegáció kifejezetten támogatta, hogy a kisteherautókra vonatkozó 2030-as célértéket 50%-ról 40%-ra csökkentsék, számos delegáció érdemi fenntartással él, vagy még vizsgálja a javaslatot. Több delegáció – bár üdvözli a javasolt irányt – a célérték további csökkentését szorgalmazza, tekintettel az elektromos kisteherautók elterjedését gátló strukturális akadályokra. Mások viszont fenntartással élnek a célérték csökkentésével kapcsolatban, megkérdőjelezve annak szükségességét. Egy delegáció kifejezetten kérte, hogy a 2030-as célértéket a személygépkocsik esetében is csökkentsék.

Láthatólag széles körű támogatás övezi a 2030-as célértéknek való megfelelés hároméves átlag alapján való elbírálását (mind a személygépkocsik, mind a kisteherautók esetében).

Néhány delegációnak fenntartásai vannak az átlagolással kapcsolatban, több delegáció ezzel szemben azzal érvel, hogy még nagyobb rugalmasságra van szükség, és az átlagolási időszakot öt évre kívánják meghosszabbítani, néhányan a 2025-ös célérték tekintetében is. Mások ellenzik az öt évre történő általános meghosszabbítást.

15. A személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó 2035-ös célérték és a fennmaradó kibocsátások kompenzálására vonatkozó kötelezettség

Néhány delegáció jelezte, hogy támogatja a 90%-os célértéknek és a fennmaradó kibocsátások kompenzálására vonatkozó kötelezettségnek az együttes alkalmazását, néhány delegáció pedig annak biztosítását is kérte, hogy a kibocsátáscsökkentés összhangban legyen az európai klímarendelettel.

Mások kijelentették, hogy a 90%-os célértéket csak bizonyos fenntartásokkal tudják támogatni, nevezetesen azzal, hogy a 90%-os célértékhez ne kössenek feltételeket, vagy legalább csak részben kelljen azt kompenzálni, és/vagy hogy a gyártók számára a fajlagos célértékeik teljesítése érdekében biztosított rugalmasságot növeljék és szélesítsék ki, hogy az tükrözze a piaci realitásokat. Néhány delegáció a 2035-ös célértékek további csökkentését szorgalmazza mind a személygépkocsikra, mind a kisteherautókra, vagy pedig csak a kisteherautókra vonatkozóan, megkérdőjelezve a javasolt célértékek megvalósíthatóságát.

Ezzel szemben több delegáció is bírálja a 2035-ös célértékek csökkentését. Néhányan ragaszkodnának a jelenlegi 100%-os célértékekhez, olyan megfontolások alapján, mint a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti célkitűzéseik, valamint a villamosítás felé mutató egyértelmű jelzésnek és az európai klímarendelet célkitűzéseivel való összhangnak a szükségessége. Néhány delegáció jelezte: fenntartásaik összefüggenek azzal, hogy szkeptikusak a kibocsátási egységekkel való kompenzációs mechanizmussal kapcsolatban, vagyis hogy az ugyanolyan kibocsátáscsökkentést eredményezhet-e, mint a jelenlegi célértékek.

b) Rugalmassági mechanizmusok

16. A személygépkocsikra vonatkozó 2030-as célérték – extra kibocsátási egységek „az EU-ban gyártott kis elektromos járművek” számára

Úgy tűnik, hogy széles körű támogatás övezi a kis személygépkocsikra vonatkozó extra kibocsátási egységek koncepcióját, de néhány delegáció a konkrét javaslat módosítását kéri, vagy vizsgálati fenntartással él annak egyes elemeivel kapcsolatban. Nevezetesen több delegáció úgy véli, hogy a technológiasemleges megközelítés keretében lehetővé kellene tenni azt is, hogy a kizárólag karbonsemleges/megújuló üzemanyagokkal működő kis személygépkocsikra is adhatók legyenek extra kibocsátási egységek. Néhány delegáció hangsúlyozta, hogy az ilyen kis személygépkocsik megfizethetősége kulcsfontosságú szempont számukra a rendelkezés értékelésében.

Mindazonáltal egyes delegációknak fenntartásaik vannak a koncepcióval kapcsolatban, néhányan ki akarják azt terjesztetni a nagyobb elektromos autókra is, egy delegáció pedig teljes egészében elutasítja a javaslatot.

A „kis elektromos jármű” fogalommeghatározására javaslatot tettek a gépjárműipari omnibusz csomagon belül, amelyről még nem született megállapodás a Tanácson belül.

Az „EU-ban gyártott” koncepcióról lásd alább.

17. A személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó 2035-ös célértékek – az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek és az „EU-ban gyártott” alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek

Az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységeket illetően számos delegáció fenntartással él a rendelkezéssel kapcsolatban, vagy azért, mert az számukra nem eléggé messzire mutató a rugalmasság biztosítása vagy a technológiasemlegesség támogatása terén, vagy azért, mert kétségeik vannak a javaslat környezeti integritását illetően, és mert véleményük szerint az rossz jelzéseket küld a piacnak. Több delegáció ki kívánja terjeszteni a rendelkezést, többek között annak 2035 előtti alkalmazásával és/vagy a kibocsátási egységek százalékos arányának növelésével és/vagy a bioüzemanyagok típusának kiszélesítésével. Több delegáció is támogatja, hogy a kizárólag karbonsemleges/megújuló üzemanyaggal működő járművek kibocsátásmentes járműveknek minősüljenek. Ezzel összefüggésben azt is javasolták, hogy ez a megújulóenergia-irányelvben felsorolt valamennyi üzemanyagra egyenlő mértékben terjedjen ki. Ezzel szemben a delegációk egy másik csoportjának komoly fenntartásai vannak, és azzal érvelnek, hogy a rugalmasság nem fog további kibocsátáscsökkentéshez vezetni, el fogja terelni az ellátást azoktól az ágazatoktól (légi és tengeri közlekedés), amelyeknek – dekarbonizációs alternatívák hiányában – szükségük van ezekre az üzemanyagokra, és gyengíteni fogja a villamosítás felé mutató jelzést. E delegációk ellenzik, hogy a kizárólag karbonsemleges/megújuló üzemanyaggal működő járművek kibocsátásmentes járműveknek minősüljenek.

Ami az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységeket illeti, meglehetősen széles körű támogatás rajzolódik ki, de legalábbis nyitottak a delegációk a koncepció és azon cél iránt, hogy ezzel ösztönözzék az EU-ban gyártott alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél vezető piacának megerősítését. Egyesek 2035-nél korábban kívánják alkalmazni a kibocsátási egységeket, mások pedig azok hatályának kiterjesztését szorgalmazzák, különösen az alumínium vonatkozásában. A delegációknak ugyanakkor általánosságban számos kérdésük van az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél meghatározásának módszertanával és paramétereivel kapcsolatban, amelyeket a környezettudatos tervezésről szóló rendelet szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusban fognak meghatározni.

Az „EU-ban gyártott” koncepcióról lásd alább.

18. Néhány delegációnak fenntartásai vannak azzal kapcsolatban, hogy a csoportosulás lehetőségét a kapcsolt gyártókra korlátoznák, mivel véleményük szerint az a verseny torzulásához fog vezetni.
19. „Az EU-ban gyártott” koncepció és kapcsolódási pontok az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályra irányuló javaslattal

Tekintettel arra, hogy az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályra irányuló javaslat vizsgálata még korai szakaszban van, a delegációk többsége vizsgálati fenntartással él, illetve kérdései vannak az „EU-ban gyártott” koncepcióval és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acéllal kapcsolatban, ahogy fentebb kifejtettük.

Néhány delegáció teljes vagy legalább részleges támogatását fejezte ki „az EU-ban gyártott” koncepció iránt. Néhány delegáció szerint ez a koncepció a szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló javaslat kulcsfontosságú eleme, mivel ösztönözné az EU-ban történő gyártásba irányuló beruházások folytatólagosságát és csökkentené a behozataltól való függőségeket. Mások kétségeiket fejezték ki „az EU-ban gyártott” koncepcióval kapcsolatban, megkérdőjelezve annak a nemzetközi kötelezettségekkel való összeegyeztethetőségét, valamint hatékonyságát az értékláncok gyártók számára történő megőrzése terén.

20. Felülvizsgálat

Több delegáció is túl későinek tartja a rendelet 2035-re előírányzott felülvizsgálatát, néhány delegáció pedig a felülvizsgálat tartalmára vonatkozó további részletek beillesztését szorgalmazta. Mások nem tartják szükségesnek a felülvizsgálat előbbre hozatalát.

21. A hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek használati tényezője

Jóllehet ez nem része a szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló javaslatnak, a delegációk egy csoportja a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművekre vonatkozó úgynevezett „használati tényező” befagyasztását kérte, míg egy másik csoport ellenzi ezt. A „használati tényező” az említett járművek szén-dioxid-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának kiszámításához használatos. Meghatározása az elektromos üzemmódban történő vezetés és a belső égésű motor üzemmódban történő vezetés közötti becsült arány alapján történik. A használati tényezőt másodlagos jogszabályok útján aktualizálták annak biztosítása érdekében, hogy a szén-dioxid-kibocsátás jobban tükrözze e járművek valós kibocsátását, és az 2026. november 29-től lesz alkalmazandó.

III. KONKLÚZIÓ

Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy vegye tudomásul az elért eredményekről szóló ezen jelentést, és továbbítsa azt a Tanács (Környezetvédelem) 2026. június 25-i ülésére.