



Brüsszel, 2021. november 19.
(OR. en)

13896/21

Intézményközi referenciaszám:
2021/0223(COD)

TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 12495/21 + REV1
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 559 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről – Jelentés az elért eredményekről / irányadó vita

Az elnökség tervei szerint a TTE Tanács (Közlekedés) a 2021. december 9-i ülésén irányadó vitát tart a fenti javaslatról az elért eredményekről szóló jelentés alapján. Annak érdekében, hogy tájékoztassa a minisztereket az eddig elért eredményekről, valamint hogy keretet adjon a következő lépések megvitatásának, az elnökség elkészítette az elért eredményekről szóló jelentést (I. melléklet), valamint kérdéseket állított össze az irányadó vitához (II. melléklet).

Felkérjük a Corepert / a Tanácsot, hogy nyugtázza az elért eredményekről szóló, az I. mellékletben található jelentést, továbbá felkérjük a Tanácsot, hogy vitassa meg a II. mellékletben található témákat.

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2021. július 14-én, az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag¹ részeként benyújtotta az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletjavaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az intézkedéscsomag célja, hogy alkalmassá tegye az uniós éghajlat-, energia-, földhasználati, közlekedési és adópolitikát arra, hogy az EU elérhesse kitűzött célját, azaz hogy a nettó uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátást 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55%-kal csökkenteni tudja.

Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag célja hozzájárulni az európai klímarendelethez² meghatározott célok eléréséhez, és ezáltal alapvetően átalakítani a gazdaságot és a társadalmat egy méltányosabb, zöldebb és virágzóbb jövő érdekében. Ahhoz, hogy Európa 2050-re a világ első klímasemleges kontinense legyen, és az európai zöld megállapodás valósággá válhasson, döntő szerepe van annak, hogy a következő évtizedben csökkenjenek a kibocsátások.

Azon cél elérése érdekében, hogy az EU 2050-re klímasemlegessé váljon, a közlekedésből származó kibocsátások mintegy 90%-os csökkentésére lenne szükség. A fenti javaslat kulcsfontosságú szerepet játszana ebben az átalakulásban, mivel fő célkitűzése azt támogatni, hogy az Unió egészében kiépüljön a villamos energia és az alternatív üzemanyagok nyilvánosan hozzáférhető töltő--infrastruktúrája a közúti, a légi és a vízi közlekedés területén.

A javaslatnak három célja van:

- i. annak biztosítása, hogy kellő infrastruktúra-hálózat álljon rendelkezésre az alternatív üzemanyaggal működő közúti járművek vagy hajók villamos energiával vagy más üzemanyaggal történő (után)töltéséhez;
- ii. alternatívák biztosítása a horgonyzó hajók vagy álló repülőgépek fedélzetén üzemelő (fosszilis tüzelőanyaggal működő) motorok használatának kiváltására, és
- iii. az infrastruktúra teljes körű interoperabilitásának és felhasználóbarát jellegének biztosítása.

¹ A csomagot tizenkét bizottsági javaslat alkotja, amelyek az energiaügy, a környezet, az adózás, a kereskedelem és a közlekedés területét érintik. Ezenkívül még ez év vége előtt további energiapolitikai javaslatok várhatók. Három jogalkotási javaslat közvetlenül a közlekedéspolitikához kapcsolódik: a fenti javaslat, valamint a „ReFuel Aviation” légi közlekedési kezdeményezésre és a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésre vonatkozó javaslatok.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

A fenti javaslat kapcsolódik az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag más javaslataihoz is. Ez a javaslat szorosan kapcsolódik különösen a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatához, valamint a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási követelményeiről szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatához, amelyet 2022-re irányoztak elő. Az elektromos töltőszigetek és a töltőállomások kiépítésének üteme, valamint interoperabilitásuk és felhasználóbarát jellegük befolyásolni fogja a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek elterjedését. Az AFIR ugyanakkor kapcsolódik a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezéshez, de a légi közlekedés kibocsátáscsökkentése szempontjából is lényeges. Emellett a javaslat az alternatív üzemanyagokat a megújulóenergia-irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslat rendelkezéseivel összhangban határozza meg.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot jelölte ki illetékes bizottságnak, Ismail Ertugot (S&D, DE) pedig a javaslat előadójának.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága még nem fogadta el a javaslatra vonatkozó véleményét.

III. A TANÁCS ÉS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

A szlovén elnökség alatt a közlekedési munkacsoport – intermodális kérdések és hálózatok jelentős számú ülésen tárgyalta a fenti javaslatot. Eddig tizennégy ülést szenteltek teljes egészében vagy részben a hatásvizsgálat vizsgálatának, a javaslat cikkenkénti vizsgálatának, valamint az egységes szerkezetbe foglalt elnökségi kompromisszum³ vizsgálatának és megvitatásának.

Emellett az AFIR javaslatot az Állandó Képviselők Bizottsága is tárgyalta a 2021. november 12-i ülésén az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag három, közlekedéshez kapcsolódó javaslatáról tartott szélesebb körű véleménycseréjében.

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kérdésével a 2021 szeptemberében Szlovéniában tartott nem hivatalos miniszteri találkozón is foglalkoztak.

³ ST 12495/21.

A szlovén elnökség továbbá jelentést készített (ST 13977/21) azzal a céllal, hogy átfogó képet adjon az aktuális helyzetről és az elért eredményekről nem csupán e javaslat, hanem az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag egésze kapcsán. A jelentés a csomag horizontális szempontjaira összpontosít, például a javaslatok közötti összefüggésekre, továbbá a megbeszélések során eddig felvetett főbb kérdésekre. E jelentést háttérdokumentumként megküldték a csomagban foglalt különböző javaslatokért felelős valamennyi tanácsi formációnak.

IV. FŐBB POLITIKAI KÉRDÉSEK ÉS AZ EREDMÉNYEK

A vita során kiderült, hogy a javaslat célkitűzései és elveken alapuló megközelítése széles körű támogatást élveznek. Ugyanakkor arra is fény derült, hogy a javaslat a technikai szempontok és a különböző politikai nézőpontok miatt összetett. Azért is, mert bizonyos szempontok a jövőbeli fejleményektől függenek, amelyeket nem mindig könnyű teljes mértékben előre látni, mint például a városi csomópontok meghatározása a TEN-T rendelet várható felülvizsgálatakor. Ezért a megfelelő vizsgálathoz további időre van szükség.

A javaslat vizsgálata azt mutatta, hogy fontos biztosítani, hogy a felhasználók biztosak lehessenek abban, hogy az alternatív üzemanyagok tekintetében elegendő infrastruktúra áll rendelkezésre, mielőtt alternatív üzemanyaggal működő gépjárművek vagy hajók vásárlása és használata mellett döntenének. Az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítését fel kell gyorsítani, követendő az ilyen járművek és hajók várható értékesítési ütemét, különben ezek a járművek és hajók nem lesznek piacképesek, és elterjedésük késni fog. Ugyanilyen fontos, hogy tiszta alternatívákat biztosítsunk a fosszilis üzemanyaggal működő, kikötőkben horgonyzó hajók és a kapuknál vagy a reptéri külső álláshelyeken tartózkodó, kereskedelmi célú repülőgépek számára.

A vizsgálat azt is mutatja, hogy több időre van szükség ahhoz, hogy a javaslat részleteit teljeskörűen lehessen elemezni az összes olyan háttér tanulmány alapján, amelyek még nem érhetők el a nyilvánosság számára. Ezen túlmenően további munkára van szükség a műszaki követelmények finomhangolása és a jövőbeli szabványok alakulásával kapcsolatos jobb kép kialakítása érdekében, különösen a nehézsúlyú gépjárművek szegmensébe tartozó közúti járművek piacán bekövetkező jövőbeli fejlemények jobb megértése érdekében.

Az eseti fizetések és a barangolás tekintetében különböző lehetőségeket vitattak meg. Az eseti fizetési mód biztosítását fontos funkciónak tekintik, amelynek elérhetőnek kell lennie az elektromos töltőpontokon, és amely kiegészítheti a nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúrán történő elektromos és egyéb töltésért való, szerződésalapú fizetést.

A tagállamok tisztában vannak azzal, milyen fontos nyomon követni a jelenlegi és a jövőbeli technológiák fejlődését. Ez annak eldöntése szempontjából is fontos lesz, hogy mikor és hogyan kell a jogszabályokat a piaci fejleményekre és a technológiai újításokra tekintettel felülvizsgálni. Fontos lesz azonban megtalálni az egyensúlyt az ilyen nemzeti szakpolitikai keretek részletessége és felülvizsgálatuk gyakorisága között.

V. KONKLÚZIÓ

Az elnökség az eddig elvégzett munka alapján az alábbi következtetéseket vonja le:

1. A tagállamok általában egyetértenek a javaslat célkitűzéseivel.
2. Egyes konkrét szempontok azonban további munkát és mérlegelést igényelnek:
 - a tagállamok forgalomsűrűséggel és földrajzi lefedettséggel kapcsolatos sajátos körülményei;
 - az ambíció szintje az egyes közlekedési módok és a különböző szegmensek vonatkozásában;
 - a fizetési szolgáltatásokra vonatkozó követelmények, mind a közúti járművek elektromos, mind egyéb töltése tekintetében;
 - a nemzeti szakpolitikai keretek, valamint az e tervekhez vonatkozó jelentéstétel által képviselt hozzáadott érték biztosításának módja;
3. Bár az elnökség úgy véli, hogy az első kompromisszumos szöveg fontos lépést jelent, további munkára van szükség ahhoz, hogy érdemi előrelépés történjen e javaslat tekintetében.

A fentiek fényében felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát és a Tanácsot, hogy nyugtázza ezt, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet javasolt felülvizsgálatával kapcsolatos munkában elért eredményekről szóló jelentést.

A közlekedési munkacsoport – intermodális kérdések és hálózatok a szlovén elnökség ideje alatt részletesen elemezte a javaslatot és a hozzá tartozó hatásvizsgálatot. Az átfogó vita megmutatta, hogy a tagállamok kiemelt jelentőséget tulajdonítanak ennek a javaslatnak. Mindazonáltal a javaslat rendkívül technikai jellege, egyes rendelkezések politikai komplexitása, valamint az eltérő körülmények és piaci fejlemények gondos figyelmet és további vizsgálatot igényelnek.

Tekintettel e javaslat egyik kihívást jelentő elemére, felkérjük a tagállamokat, hogy osszák meg véleményüket különösen, de nem kizárólag a következő kérdésekkel kapcsolatban:

- Miként látják a fokozatos bevezetés és a piaci elterjedés alakulását az alternatív üzemanyaggal meghajtott nehézgépjárművek szegmensében?*
- Hogyan tervezik nyomon követni a közúti nehézgépjárművek elektromos és egyéb töltésére szolgáló köz- és magáninfrastruktúra megvalósítása terén elért eredményeket?*
- Látnak-e olyan konkrét ösztönzőket vagy intézkedéseket, amelyek elősegíthetnék az alternatív meghajtású közúti nehézgépjárművek gyorsabb integrációját a mindennapi üzletmenetbe, és következésképpen hozzájárulhatnának az üvegházhatású gázok kibocsátásának 2030-ig történő csökkentésére vonatkozó köztes cél eléréséhez szükséges további erőfeszítésekhez?*