



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. február 7.
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

FELJEGYZÉS

Küldi: az elnökség

Címzett: az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács

Tárgy: *A Versenyképességi Tanács 2022. február 24-i ülésének előkészítése*
A mobilitás ipari ökoszisztémájának jövője a zöld átállás összefüggésében
Irányadó vita

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a Versenyképességi Tanács 2022. február 24-i ülésén folytatandó irányadó vitához készült, „A mobilitás ipari ökoszisztémájának jövője a zöld átállás összefüggésében” témájával kapcsolatos elnökségi feljegyzést.

Versenyképességi Tanács, 2022. február 24.A mobilitás ipari ökoszisztémájának jövője a zöld átállás összefüggésében

Az Európai Bizottság elnöke által 2019. december 11-én előterjesztett zöld megállapodás¹ az Európai Unió (EU) számára célul tűzte ki a klímasemlegesség 2050-ig történő elérését. A 2015. évi Párizsi Megállapodással összhangban e kötelező erejű célkitűzés 2021 júniusában rögzítésre került az európai klímarendelemben, csakúgy, mint az EU által kitűzött azon ambiciózus köztes cél, hogy az Unió – az 1990-es szinthez képest – 2030-ig legalább 55%-kal csökkentse az üvegházhatásúgáz (ÜHG)-kibocsátását (a korábbi cél –40% volt).

Ezzel összefüggésben az Európai Bizottság által 2021. július 14-én előterjesztett „Irány az 55%!” intézkedéscsomag² összesen 13, az uniós jogszabályok naprakésszé tételére és új kezdeményezések bevezetésére irányuló javaslatot tartalmaz e fokozott éghajlatvédelmi törekvés elérése érdekében.

A mobilitás ipari ökoszisztémájának jelentős mértékben hozzá kell majd járulnia az említett célkitűzések eléréséhez. A közlekedés – ideértve a nemzetközi tengeri szállítást és a légi közlekedést is – 2019-ben az EU ÜHG-kibocsátásának 32%-áért volt felelős, szemben a 2000. évi 24%-kal³. A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában foglaltak szerint a közlekedési ágazatnak 2050-ig 90%-kal kellene csökkentenie a kibocsátását annak érdekében, hogy az Unió éghajlatvédelmi törekvései megvalósuljanak.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

³ Európai Környezetvédelmi Ügynökség, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. „Irány az 55%!”: az európai ipar zöld átállásához és az éghajlat védelméhez nélkülözhetetlen intézkedéseket tartalmazó, ambiciózus intézkedéscsomag

A mobilitási ökoszisztémára vonatkozó szabályozási keret az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban foglalt javaslatok révén mélyreható változáson megy majd keresztül. A mobilitásra hatással lesz az ETS-en kívüli ágazatok tekintetében a közös kötelezettségvállalásra vonatkozó nemzeti célkitűzések felülvizsgálatára irányuló javaslat, az ETS-nek a közúti ágazatra való kiterjesztésére irányuló javaslat, az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmusra (MACF) irányuló javaslat, a RefuelEU Aviation rendeletjavaslat, illetve a FuelEU Maritime rendeletjavaslat módosítása, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv (AFIR) felülvizsgálata, továbbá az energia területéhez kapcsolódó felülvizsgálatok is, mint például a megújulóenergia-irányelv (RED II) felülvizsgálata, tekintettel arra, hogy a közlekedés átalakítása és villamosítása növeli a globális energiakeresletet. A gépjárműipart továbbá az új könnyűgépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó rendelet felülvizsgálata, valamint a járművek gáznemű károsanyag-kibocsátásáról (Euro7) és a járművek adatairól szóló, hamarosan elkészülő szövegek is érintik.

A csomag elfogadása és végrehajtása ezért a mobilitási ipar számára szükségessé teszi a növekedési modellje és gyártási eszközei átalakításának felgyorsítását, valamint a munkavállalói támogatását célzó intézkedések bevezetését. A Tanács a szlovén elnökség idején – a jogszabályszovegekről az illetékes tanácsi formációkban folyó tárgyalások kiegészítéseként – már megkezdte az arra irányuló munkát, hogy jobban meghatározza a csomagnak az iparra gyakorolt hatását. A Versenyképességi Tanács – kapcsolódva az európai iparstratégiának a Bizottság által 2021. május 5-én előterjesztett frissítéséhez – 2021. szeptember 29-én megtartotta az első irányadó vitát a csomagról, mégpedig az ipari versenyképesség szempontjából. A Versenyképességi Tanács (Kutatás) 2021. november 26-án ugyancsak vitát tartott arról, hogy a kutatás és az innováció miként járulhatna hozzá az ágazatokon átívelő célkitűzések megvalósításához, ideértve az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagban a közlekedés, az ipar, valamint a földhasználat és az erdőgazdálkodás területére vonatkozóan kitűzött célokat is. Végezetül a magas szintű versenyképességi és növekedési munkacsoport megkezdte annak elemzését, hogy a csomag milyen következményekkel jár az érintett ipari ágazatokra nézve. E viták rávilágítottak az uniós tagállamok azon aggályaira, amelyek a csomagnak az iparra – és különösen a mobilitási ökoszisztémára – gyakorolt hatásaival kapcsolatosak.

Ezen túlmenően az európai iparstratégia frissítése⁴ újlag megerősítette, hogy a zöld és digitális kettős átállás az EU valamennyi szakpolitikájának elsőrendű prioritását képezi. A Bizottság e stratégiában javaslatot tett ütemtervek kidolgozására a Thierry Breton belső piacért felelős biztos által ismertetett 14 ipari ökoszisztéma fenntartható és digitális átállására vonatkozóan. A Bizottság ezért szervezte meg az Ipari Fórum keretében – az egyes ökoszisztémák valamennyi érdekelt felének bevonásával – azt a munkát, amely e zöld és digitális átállási pályák pontosítására irányul. A Bizottság 2022 januárjában elindította a mobilitási ökoszisztéma átállási pályájának közös megalkotását, amely átállási pálya kulcsszerepet játszik majd az éghajlatvédelmi törekvéseink elérésében.

A Bizottság 2021. október 29-én valamennyi tagállamból közgazdászokat hívott össze, hogy elemezzék, milyen következményekkel járnak a csomagban foglalt javaslatok az iparra, továbbá hogy pontosítsák a beruházási szükségleteket. E munkát el lehetne mélyíteni kísérleti esettanulmányok elvégzése, valamint a bevált gyakorlatok és módszertanok megosztása végett annak érdekében, hogy közös képet alkothassunk az átállásnak az iparra gyakorolt hatásairól, és hogy döntés-előkészítő tanulmányokat lehessen készíteni, valamint cselekvési prioritásokat lehessen meghatározni.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. A mobilitás ipari ökoszisztémája mint az átállással kapcsolatos kihívások központi eleme

Az EU egyik jelentős ipari ágazatát képező mobilitási ökoszisztémának – az átállása előnyeinek a kihasználásához – számos kihívással kell majd szembenéznie: a technológiai és digitális alkalmazkodással, az értékláncok kiigazításával, a kritikus fontosságú nyersanyagok és alkotóelemek beszerzési forrásainak ellenőrzésével, a munkavállalók képzésével és támogatásával, a mobilitás új formáinak (autonómia, fenntartható mobilitás stb.) új piaci szegmenseiben folytatott versennyel, stb. Ami a gépjárműipart illeti, az európai vállalkozások napjainkban a fellendülésüket hátráltató ellátási hiányokkal néznek szembe (különös tekintettel a félvezetőkre), valamint alapvető módon át kell, hogy alakítsák a gyártási eszközeiket, mivel a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártásához szükséges berendezések nagyon jelentősen különböznek az elektromos járművek gyártására szolgáló berendezésektől. Az éghajlat-politikai célkitűzések fokozása egyébiránt nem csupán a gyártókat, hanem az alvállalkozókat és az alkatrészgyártókat, sőt általánosságban az ökoszisztéma valamennyi kkv-ját és munkavállalóját is érinti. A gépjárműipar átalakulása mintegy 15 millió európai munkahelyet érint. Ami a munkavállalók képzésével kapcsolatos kihívásokat illeti, az EIT InnoEnergy például az EU elektromosakkumulátor-ágazatában mintegy 3–4 millió munkahely létrejöttét vetíti előre, amely munkahelyekből 800 000 esetében lesz szükség támogatott átképzésre, valamint támogatott továbbképzésre.

A gyors átalakulás szükségessége miatt pedig hatalmasak a beruházási szükségletek. A mobilitási ökoszisztéma átállási ütemterve alapján a 2021–2030-as időszakban az Uniónak a közúti szállításra, a gördülőeszközre, a hajókra, a repülőgépekre és a megújuló, továbbá alacsony karbontartalmú üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez szükséges többletberuházások becsült nagysága – az előző évtizedhez viszonyítva – évi 130 milliárd EUR⁵. Az infrastruktúrák zöld és digitális átállásával kapcsolatos beruházási szükséglet ezt évente további 100 milliárd EUR-val növelné meg⁶. Az átállásnak az ágazatra gyakorolt hatásai fényében meg kell határozni a jelenleg az ágazat rendelkezésére álló, beruházást ösztönző eszközöket azzal a céllal, hogy kezelni lehessen e kihívásokat. A mobilitási ökoszisztéma átállási ütemterve szolgál e reflexió alapjául.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, a TEN-T hálózattal kapcsolatos becslések és az EBB számításai alapján.

Egyébiránt, amint az a versenyképességi miniszterek február 1-jei, Lens-ban tartott nem hivatalos ülésén folytatott megbeszéléseken elhangzott, az európai ipar sikeres fenntartható átállása nem valósítható meg a kialakulóban lévő zöld technológiákhoz szükséges nyersanyagok biztosítása nélkül. Az OECD előrejelzése szerint 2011 és 2060 között 110%-kal nő majd a nyersanyagfogyasztásunk, ami nagyrészt a fenntartható és digitális átállás támasztotta szükségletekre vezethető vissza: a Világbank például – a hőmérséklet legfeljebb 2 °C-kal való emelkedésére vonatkozó forgatókönyvvel összhangban – csak az akkumulátorokban használt fémek (kobalt, ólom, lítium, mangán, nikkel stb.) iránti kereslet esetében 1000%-os növekedést vetít előre.

Az EU ugyanakkor ez utóbbiak beszerzése tekintetében jelentős mértékben egyes harmadik országoktól függ, ami sebezhetővé teszi: a világ kobalttermelésének 60%-át egyetlen ország, a Kongói Demokratikus Köztársaság biztosítja, míg ritkaföldfém-behozatalunk 98%-a Kínából származik. Emiatt kulcsfontosságú e nyersanyagok stabil beszerzésének biztosítása: az EU-nak ehhez intézkedések széles körét kell megvizsgálnia és végrehajtania, különös tekintettel a külső beszerzéseinek biztosítására, az újrahasznosítás és az innováció fejlesztésére, valamint az elsődleges nyersanyagok Európában történő kitermelésének ösztönzésére. A Bizottság e területen kifejtett tevékenységének példája a 2020 szeptemberében közzétett, nyersanyagokra vonatkozó cselekvési terv és az Európai Nyersanyagszövetség (ERMA) létrehozása, valamint a nemrégiben meghirdetett – az ERMA és az EBA által közösen irányított – 400 millió EUR összegű pénzalap, amellyel a járművekhez való elektromos akkumulátorok gyártásához szükséges nyersanyag-importunk biztosítása a cél. A Tanács környezetvédelmi formációjában jelenleg tárgyalás alatt álló, az elemekről szóló uniós rendeletnek továbbá elő kell segítenie egy fenntartható, a körforgásos gazdaság elvein alapuló európai ipari ágazat kialakulását azzal a céllal, hogy csökkenjen Európának a behozattal való függősége.

E kihívások azonban nem szabad, hogy árnyékot vessenek a szóban forgó átállások nyomán például a körforgásos gazdaság és a nyersanyagok, a hidrogén, valamint a dekarbonizált mobilitás terén majdan fennálló lehetőségekre, amelyek új munkahelyek teremtését fogják eredményezni új ágazatokban (lásd például az akkumulátor-újrahasznosító ágazatnak, a nulla szén-dioxid-kibocsátású repülőgépek, a fenntartható üzemanyagok, továbbá a teherhajók vitorlameghajtása ágazatának a létrejöttét). A mobilitás dekarbonizációjának új üzleti lehetőségeket kell megnyitnia, megkülönböztető tényezőt biztosítva az európai ipari szereplők számára, különösen, ami a kivített illeti. A jogalkotás terén meglévő európai előny ténylegesen olyan helyzetbe hozhatja majd őket, hogy támogatni tudják a partnereik dekarbonizációját.

3. Európai ösztönzők az iparnak a zöld átállásban való támogatására

Ennek – a mértékénél és az ambícióinál fogva az európai ipar történetében eddig példa nélküli – átállásnak a sikeres megvalósításához több feltételnek is teljesülnie kell, például az ösztönzők és a keretfeltételek terén, az európai ipar belső piacon való versenyképességének megerősítése érdekében, a végrehajtás támogatása érdekében – nem csupán a nagyvállalatok esetében, hanem a kkv-k és a közepes piaci tőkeértékű vállalatok esetében is, az értéklánc teljes egészében –, illetve a szóban forgó átállással járó technológiai kihívások megfelelő kezelése érdekében. A szabályozás kiszámíthatósága és stabilitása döntő fontosságú lesz annak lehetővé tétele szempontjából, hogy az ipar hosszú távon megfelelő beruházási döntéseket hozzon.

Léteznek olyan európai szintű szakpolitikai ösztönzők, amelyeket a mobilitási ökoszisztéma átállásának jobb támogatása és az európai vezető szerep megerősítése érdekében tovább lehetne fejleszteni, nemcsak a villamosítás, hanem az önműködő irányítás és a konnektivitás révén is. Az ipari szövetségek, a Horizont Európa keretprogram, az Európai Beruházási Bank által finanszírozott beruházások, az európai közbeszerzések, a közös európai érdeket szolgáló fontos projektek, valamint a tagállamoknak az átállás felgyorsításához – az állami támogatásra vonatkozó európai szabályok hatálya alá tartozó – beruházások által tett hozzájárulásai mind olyan eszközök, amelyeknek lehetővé kell tenniük az európai ipari potenciál teljes körű kiaknázását az erőteljes nemzetközi verseny kontextusában. Az ipar szükségleteinek kielégítése érdekében az európai helyreállítási terv, a NextGenerationEU, valamint a 2021–2027-es időszakra szóló uniós költségvetés példátlan mértékű beruházásokat irányoz elő a zöld és digitális átállás terén. A helyreállítási kiadások több mint 40%-a a mobilitási ökoszisztémával kapcsolatos⁷. Emellett az Európai Bizottság jogalkotási javaslatai az átállást támogató mechanizmusokat (az ETS keretén belüli innovációs és modernizációs alap, az ETS javasolt kiterjesztésével párhuzamosan javasolt szociális klímaalap) irányoznak elő. A majdan létrejövő új munkalehetőségek kiaknázása érdekében szükséges lesz továbbá a munkavállalók képzésére és kompetenciafejlesztésére is, különösen, ami a kkv-kat illeti. Az új értékláncok létrejötte nagymértékben attól függ majd, hogy képesek leszünk-e szakképzett munkaerőt biztosítani e fejlődés támogatása érdekében, valamint hogy garantálni tudjuk-e az európai versenyképességet, az Európai Akkumulátorszövetség intézkedéseinek a mintájára. Végül pedig a kialakulóban lévő technológiák szabványosítására gyakorolt befolyásunk erősítése ösztönözheti az innovációt és megkönnyítheti a piacra jutást.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_hu

Felkérjük a tagállamokat, hogy ezen irányadó vita keretében válaszoljanak a következő három kérdésre:

- *Tettek-e lépéseket annak érdekében, hogy megbecsüljék az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag végrehajtásának keretében felmerülő, az ipari átalakuláshoz kapcsolódó beruházási szükségleteket? Tudnak-e konkrét példákat említeni a mobilitási ágazatok – különösen a gépjárműipar – szükségleteire?*
- *A mobilitás ipari ökoszisztémájának zöld átállásához szükséges magánberuházásokon túlmenően Önök milyen intézkedéseket tartanak szükségesnek ezen átállás elősegítéséhez és felgyorsításához, különös tekintettel az innovációra, az infrastruktúrára és a képzésre?*
- *Milyen ösztönzőket kellene kiemelt jelleggel aktiválni a mobilitás európai ipari ökoszisztémája rezilienciájának és jövőbeli versenyképességének megerősítése érdekében, különösen az elektromos és autonóm járművek fejlesztésének lehetővé tétele, valamint a kritikus fontosságú nyersanyagokhoz való hozzáférés biztosítása céljából?*
