



Brüsszel, 2026. február 27.
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308

Intézményközi referenciaszám:
2025/0420 (COD)

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 – Irányadó vita

A Tanács (Környezetvédelem) 2026. március 17-i ülésének előkészítéseként a melléklet tartalmazza az elnökség által készített háttéranyagot, a javaslattal kapcsolatban a minisztereknek feltett kérdésekkel együtt.

Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy nyugtázza a háttéranyagot, és továbbítsa azt a Tanácsnak.

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

– Irányadó vita

– Elnökségi háttéranyag és kérdések a miniszterek számára –

A Bizottság 2025. december 16-án javaslatot nyújtott be az új személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet módosítására. A javaslat a gépjárműcímkézésre vonatkozó szabályokat is tartalmaz. A javaslat a gépjárműipari csomag részét képezi, amelynek célja, hogy támogassa az ágazat arra irányuló erőfeszítéseit, hogy áttérjen a tiszta mobilitásra. A csomag emellett három másik jogalkotási kezdeményezést is tartalmaz (egyét az egyszerűsítésről – „gépjárműipari omnibusz javaslat”, egyet a vállalati járműflották környezetbarátabbá tételéről, és egyet a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások célzott módosításáról), valamint magában foglal egy közleményt is a „Battery Booster” stratégiáról.

A javaslat a gépjárműiparra vonatkozó, 2025. márciusi cselekvési terv, valamint az iparral és az ágazat kulcsfontosságú érdekelt feleivel 2025 elején indított stratégiai párbeszéd nyomán született.

A gépjárműiparral kapcsolatos egyéb kezdeményezésekkel együtt a javaslat célja, hogy hozzájáruljon az iparág versenyképességét érintő fő kihívások kezeléséhez egy olyan környezetben, amelyet gyors technológiai fejlődés és növekvő verseny jellemez, és mindeközben biztosítsa az előmenetelt a dekarbonizáció céljának elérése terén. A Bizottság értékelése szerint a gépjárműipar versenyképessége szempontjából döntő fontosságú, hogy az uniós ipar visszanyerje vezető szerepét a kibocsátásmentes járművek terén. E tekintetben a szén-dioxid-kibocsátási előírásokra vonatkozó rendelkezések elengedhetetlenek ahhoz, hogy hosszú távú biztonságot és kiszámíthatóságot biztosítsanak a befektetők számára az értékláncuk mentén. Bár a kibocsátásmentes járművekre való átállás növekvő tendenciát mutat – 2025-ben az akkumulátoros elektromos járművek aránya 17,4% volt az EU-ban¹ –, a bevezetésük továbbra is egyenetlen a tagállamok között.

¹ Európai Bizottság – Az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja

A Bizottság úgy véli, hogy a gépjárműipar előtt álló kihívások kezelése érdekében pragmatikusabb megközelítést lehet kialakítani a szén-dioxid-kibocsátási előírásokra vonatkozóan, mégpedig a kibocsátásmentes járművekre való átállást célzó általános irány megváltoztatása nélkül. A javaslat célja tehát egyensúlyt teremteni aközött, hogy egyrészt nagyobb rugalmasságot és technológiai lehetőségeket biztosítsunk a gyártók számára kibocsátáscsökkentési célértékeik teljesítése érdekében, másrészt ezzel párhuzamosan garantáljuk, hogy az ágazat szilárdan kitartson a kibocsátásmentes mobilitás felé vezető úton.

A javaslat a közelmúltban elfogadott, 2040-re teljesítendő 90 %-os éghajlat-politikai célérték elérését célzó, 2030 utáni, arra irányuló keret általános összefüggésében is megállja a helyét, hogy az EU-t a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése felé vezető pályára állítsa. A személygépkocsik és a kisteherautók együttesen hozzávetőlegesen az EU teljes szén-dioxid-kibocsátásának 20%-áért felelősek.

Aktuális helyzet a Tanácsban

Az új személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet javasolt módosítását a környezetvédelmi munkacsoport több ülésen is megvitatta, ami lehetővé tette a javaslat első teljes átolvasásának lezárását. A javaslat vizsgálata tehát folyamatban van, több tagállam még mindig az alapos vizsgálatnál tart. Mindazonáltal az előzetes észrevételek alapján kiderült, hogy a javaslattal kapcsolatos vélemények jelentősen eltérnek, mind a javasolt célértékek – főleg a 2035-re vonatkozók –, mind pedig az új rugalmassági mechanizmusok javasolt bevezetése tekintetében.

Megvitatandó témák

Az elnökség azt javasolja, hogy a miniszterek foglalkozzanak az alábbi kérdésekkel, és ezáltal nyújtsanak iránymutatást a javaslat további vizsgálatához.

A 2030-as és 2035-ös kibocsátáscsökkentési célértékek

A Bizottság azt javasolja, hogy a kisteherautókra vonatkozó 2030-as kipufogógáz-kibocsátáscsökkentési célértéket 50%-ról 40%-ra csökkentsék, tekintettel azokra a sajátos kihívásokra, amelyekkel a kisteherautó-gyártók a kibocsátásmentes kisteherautók bevezetése előtt álló akadályok miatt szembesülnek.

A személygépkocsik esetében a 2030-ra kitűzött 55%-os csökkentési cél továbbra is érvényes.

Ami a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó 2035-ös célértékeket illeti, a javaslat a teljes uniós járműállományra vonatkozó 2021-es célértékhez képest 100%-ról 90%-ra csökkenti a kipufogógáz-kibocsátáscsökkentési célértékeket, annak érdekében, hogy a gyártók a technológiai lehetőségek szélesebb körét alkalmazva teljesíthessék célértékeiket, és ezáltal technológiasegélyesebb megközelítést támogassanak. A gyártóknak azonban a fennmaradó kibocsátásuk legfeljebb 10%-át kompenzálniuk kell fenntartható megújuló üzemanyagokra és/vagy alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek alkalmazásával, ezáltal tartva fenn a klímasemlegességi célkitűzést.

Új rugalmassági mechanizmusok kibocsátási egységek formájában a célértékek elérése érdekében

A javaslat három új típusú kibocsátási egységet tartalmaz:

1. 2034-ig az „EU-ban gyártott” kis kibocsátásmentes autókra vonatkozó extra kibocsátási egységek
2. 2035-től a fenntartható megújuló üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek
3. 2035-től az „EU-ban gyártott” alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek

A kis kibocsátásmentes autókra vonatkozó **extra kibocsátási egységek** célja, hogy ösztönözzék az EU-ban gyártott kis méretű, megfizethető elektromos autók tömegpiacának kialakítását. Egyetlen legyártott kis elektromos jármű 1,3 járműnek fog számítani. A „kis kibocsátásmentes autó” fogalmát meg kell határozni a gépjárműipari omnibusz javaslat részeként a típusjövahagyási rendelethez javasolt módosításban.

A fenntartható megújuló üzemanyagokra és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységek a kipufogógáz-kibocsátáson alapuló megközelítésen túlmenően több megfelelési lehetőséget biztosítanak a gyártók számára, és fokozzák a technológiai semlegességet. Mindazonáltal – többek között annak biztosítása érdekében, hogy továbbra is elegendő beruházás irányuljon a kibocsátásmentes járművekbe – a Bizottság azt javasolja, hogy ezeket a rugalmassági mechanizmusokat a teljes uniós járműállományra vonatkozó 2021. évi célérték 10%-ában korlátozzák.

A fenntartható megújuló üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek nem gyártóspecifikusak, de lehetővé teszik a gyártók számára, hogy ezen üzemanyagok piaci elérhetőségétől függően kompenzálják a teljes uniós járműállományra vonatkozó 2021. évi célérték legfeljebb 3%-át. A 3%-on belül legfeljebb 1%-os részkorlát kerül bevezetésre a bizonyos típusú bioüzemanyagok és bizonyos alapanyagokból előállított biogázok esetében történő kompenzációra. Az üzemanyagokra vonatkozó kibocsátási egységek támogatni fogják a fenntartható megújuló üzemanyagok értékláncának fejlesztésére irányuló beruházásokat, mivel az ilyen üzemanyagok továbbra is szerepet játszanak a közlekedés – illetve nem utolsósorban a meglévő járműállomány – dekarbonizációjában.

Az **alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra** vonatkozó javasolt kibocsátási egységek célja ösztönözni a gépjárműgyártásban az EU-ban előállított, alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél használatát, valamint vezető piacot létrehozni e területen. Ezek a kibocsátási egységek lehetővé teszik a gyártók számára, hogy a teljes uniós járműállományra vonatkozó 2021. évi célérték legfeljebb 7%-át kompenzálják.

A Bizottság mindhárom rugalmassági mechanizmus esetében azt javasolja, hogy a megfelelés céljából történő összevonást csak azon csoportosulásokra korlátozzák, amelyekben a részt vevő valamennyi gyártó a kapcsolt gyártók ugyanazon csoportjához tartozik.

Kérdések a miniszterek számára

Az elnökség a következő kérdések megvitatására kéri a minisztereket:

- 1. A Bizottság azt javasolja, hogy a 2035-ös célértékeket 90%-ra csökkentsék, és a fennmaradó kibocsátások kompenzálása érdekében vezessenek be a fenntartható üzemanyagokra és az EU-ban előállított, alacsony szén-dioxid-kibocsátású acélra vonatkozó kibocsátási egységeket. Hogyan értékeli a javasolt módosított keretet az EU éghajlat-politikai célkitűzései elérésének, a technológiai semlegesség fokozásának és a gépjárműipar versenyképessége biztosításának a szempontjából?*
 - 2. Mi a véleménye azon javasolt rugalmassági mechanizmusokról, amelyek célja, hogy segítsék a gyártókat a 2030-ra és 2035-re kitűzött célértékeik elérésében?*
-