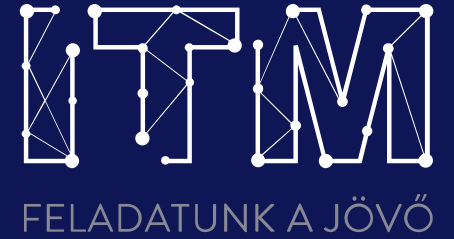


Magyar Vegyipari Szövetség
Környezetvédelmi és munkavédelmi konferencia
Hotel Eger, 2021. október 13.



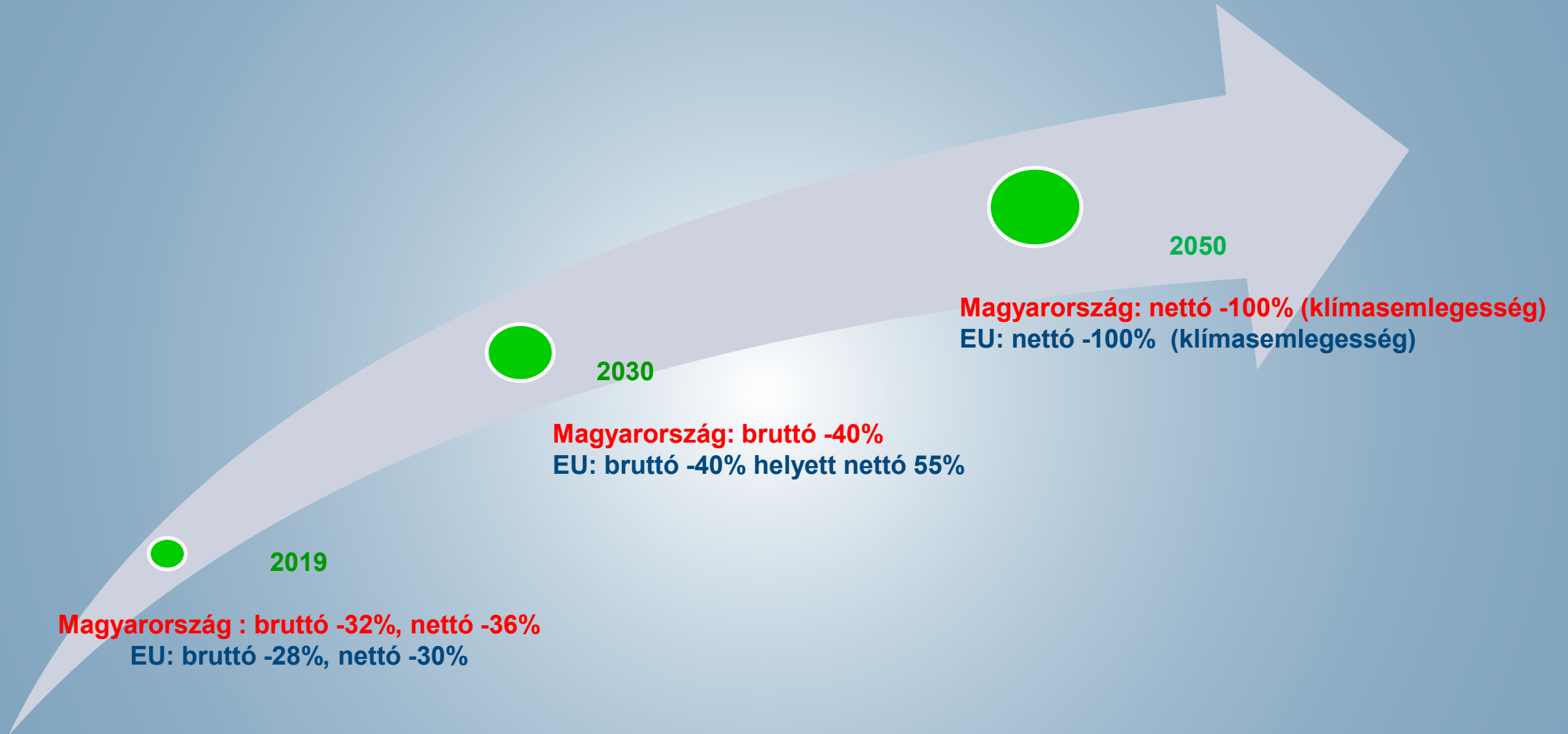
'Fit for 55' – az EU várható klímapolitikai intézkedései és a magyar kormány álláspontja

Dr. Botos Barbara
klímapolitikáért felelős helyettes államtitkár



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLOGIAI
MINISZTERIUM

Az EU és Magyarország klímacéljai: az üvegházhatású gázok kibocsátása 1990-hez képest



A 2021. július 14-én megjelent, „Irány az 55%” (Fit for 55) európai bizottsági javaslatcsomag tartalma I.

- Összesen **17 dosszié** tartozik ide, plusz a csomagot bemutató közlemény:
 1. az EU Kibocsátás-kereskedelmi Rendszere (**EU ETS**) **reformja** a helyhez kötött létesítmények tekintetében, továbbá a rendszer hatályának kiterjesztése a tengeri hajózásra, valamint külön kibocsátás-kereskedelmi rendszer felállítása az épületekre és a közúti közlekedésre az energiakereskedőkön keresztül.
 2. az EU ETS piaci stabilitási tartalékára (**MSR**) vonatkozó szabályok módosítása
 3. az **EU ETS légi közlekedésre** vonatkozó szabályainak módosítása
 4. a légi közlekedési **CORSIA** rendszer alkalmazásával kapcsolatos értesítés az EU ETS légi közlekedési alrendszerében
 5. az Erőfeszítés-megosztási Rendelet (**ESR**) módosítása,
 6. a földhasználat, földhasználat-váltás és erdészet (**LULUCF**) rendelet módosítása,
 7. az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (karbonvám, Carbon Border Adjustment Mechanism, **CBAM**)

Az „Irány az 55%” (Fit for 55) csomag tartalma II.

8. az **energiaadó** szabályozásának módosítása,
9. a megújuló energia irányelv módosítása (**RED**),
10. az energiahatékonysági irányelv módosítása (**EED**),
11. a személygépjárművek és kisteherautók kibocsátási standardjainak szigorítása (**CO2 cars and vans**)
12. az **alternatív üzemanyag infrastruktúrára** vonatkozó rendelet-tervezet (AFIR)
13. az alternatív üzemanyag infrastruktúra gyors kiépítésének támogatását szolgáló stratégiai terv,
14. a hajózási üzemanyagok zöldítésére vonatkozó kezdeményezés (**FuelEU Maritime**)
15. a légi közlekedési üzemanyagok zöldítésére vonatkozó kezdeményezés (**ReFuel Aviation**)
16. A Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló javaslat (**SCF**)
17. Az EU új, 2030-as **erdészeti stratégiájáról** szóló bizottsági közlemény *(július 16-án jelent meg)*
(+1 bizottsági közlemény az „Irány az 55!” csomagról)

Az EU ETS általános felülvizsgálatára és az MSR-re vonatkozó bizottsági javaslatok (a 2003/87EK irányelv, (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosítása)

- A helyhez kötött létesítményekre (a ma is az EU ETS hatálya alatt lévő kör: erőművek, nagy távhő-termelők, ipar) vonatkozó legfontosabb módosítások:
 - Megnövelik a célértéket: 2005. és 2030. között nem 43%-, hanem 61% kibocsátás-csökkentést kell elérni összesen a rendszer hatálya alatt. Ennek elérése érdekében a jelenleginél erősebb ütemben fogják csökkenteni az elérhető kibocsátási egységek (kvóták) számát.
 - Több szabály módosításával szigorítják az ipar ingyenesen kiosztható kvótákhoz való hozzáférését (pl. a referenciaértékek frissítésének szigorítása, a kiosztás negyedének energiaaudit által ajánlott beruházások végrehajtásához kötése, összefüggés a CBAM-mal (ld. később).
 - Bővítik az Innovációs Alap és a Modernizációs Alap méretét, utóbbiból kizárják az összes fosszilis erőművi projektet.
 - Megerősítik a piac működését egyensúlyban tartó MSR szabályait.
- Az EU ETS hatálya alá vonják a tengeri hajózást.
- Az épületek és a közúti közlekedés terén új kibocsátás-kereskedelmi rendszert vezetnek be, amely az EU ETS-hez hasonló lesz, de attól függetlenül működik, az ESR-rel átfedve.
 - A rendszerben az energiakereskedők vesznek részt, akik a költségeiket áthárítják a fogyasztókra.
 - E rendszer célja, hogy 2030-ig 43%-os kibocsátás-csökkentést érjen el 2005-höz képest.

Magyar álláspont – EU ETS általános felülvizsgálat, MSR

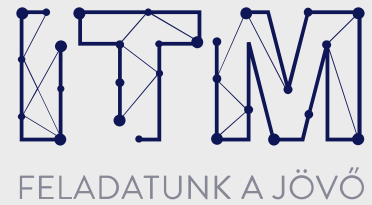
- A klímaváltozás elleni harc költségeit ne a lakosság fizesse meg. A közúti közlekedésre és épületekre vonatkozó új kibocsátás-kereskedelmi rendszer javaslata súlyos csapást mér a közép-kelet-európai tagállamok lakosságára, hiába javasol a Bizottság kompenzációs mechanizmusokat. Ezt a **javaslatot Magyarország nem tudja támogatni**. El kell kerülnünk a negatív társadalmi hatásokat és a pénzügyi terhek háztartásokra való hárítását az alacsony-jövedelmű tagállamokban, amely emelné az energiaszegénység kockázatát. Túl nagyok a különbségek a fizetésben a tagállamok között ahhoz, hogy EU-szinten **egységes karbonárzást** vezessünk be a lakosságra.
- A közép-kelet európai régióban a kibocsátások csökkentése érdekében támogatást kell adni az embereknek. Ezért **növelni kell a régióknak jutó pénzügyi támogatásokat**. A bizottsági javaslat jó irányba tesz lépéseket pl. a Modernizációs Alap bővítésével, de további lépéseket várunk e tekintetben. A már meglévő források lehívását (pl. RRF, Kohéziós Alap, JTF, stb.) fel kell gyorsítani.
- Tiszteletben kell tartani a **földgáz és a nukleáris energia** klímaátmenet során betöltött szerepét.
- Elfogadjuk az EU ETS kiterjesztését a tengeri hajózásra.
- Elfogadjuk az új célértéket, a sapka egyszeri csökkentését, és a piaci stabilitási tartalékban javasolt módosításokat, de az egységek törlését a tartalékból szeretnénk felpuhítani
- Azon iparágakat, amelyeket valóban fenyeget a versenyképesség-vesztés jelentős kockázata, hatékony védelemben kell részesíteni.
 - A biomassa okozta torzulásban érintett referenciaértékek esetén ne emelkedjen évi 2,5%-ra a frissítés felső küszöbértéke, hanem maradjon évi 1,6%
 - Ellenezzük az ingyenes kiosztás 25%-ára javasolt kondicionalitást
 - CBAM miatti kiosztás-csökkenés: meg kell oldani az export védelmét
 - Legalább 2025 végéig ne csökkenjen az előre meghatározott ingyenes kiosztás szintje.

Az EU ETS légitözlekedési szabályaira vonatkozó irányelv-módosítás

- Az **EGT-n belül közlekedő légi járatok** tartoznak a hatálya alá, célja a légi közlekedési kibocsátások kezelése.
- A javaslat **főbb elemei:**
 - Korábban a légi üzemeltetők kibocsátásaik fedezésére meghatározott mennyiségű ingyenes kiosztásban részesülhettek, a fennmaradó kibocsátásaikat a piacról kellett megvásárolniuk.
 - Az **ingyenes kiosztást** a javaslat **fokozatosan megszüntetné 2026-ig**, így az összes kibocsátást a piacról vásárolt kvótákkal kellene ellensúlyozni a légi üzemeltetőknek.
 - Az EU ETS mellett **nemzetközi szinten a kibocsátásokat** az úgynevezett **CORSIA kezeli az ICAO alatt**, melyben az EU és tagállamai is részt vesznek a globális fellépés fontossága miatt. A javaslat elősegítené a két rendszer közötti párhuzam megteremtését is.
 - A javaslat **célja**, hogy a **CORSIA-t nem alkalmazó országok járataira is kiterjessze a hatályt**, azonban a CORSIA-val nem állít fel konkuráló szabályokat.



Magyar álláspont - EU ETS légiközlekedési szabályaira vonatkozó irányelv-módosítás



Magyarország több, a javaslatban megfogalmazott irányvonallal egyetért, így **támogatja a légi közlekedésen belül az ingyenes kiosztási egységek törlését is**, ezáltal is elősegítve a szektorban történő tényleges kibocsátás-csökkentést.

Ugyanakkor, lényeges, hogy az uniós légi közlekedési szektor, a magasabb uniós követelmények okán **ne szenvedjen jelentős versenyhátrányt a globális piacon**, akár az EU-n belül. Olyan intézkedések fogantatása szükséges, amelyek egyenlő versenyfeltételeket biztosítanak.

Fontos, hogy az uniós légiközlekedési szektort érintő szabálmódosulások **ne helyezték át a kibocsátásokat** más, az EU ETS hatálya által nem fedett utakra, utazásokra, miközben ez negatív gazdasági és akár foglalkoztatási következményekkel is járhat az EU-n belül.

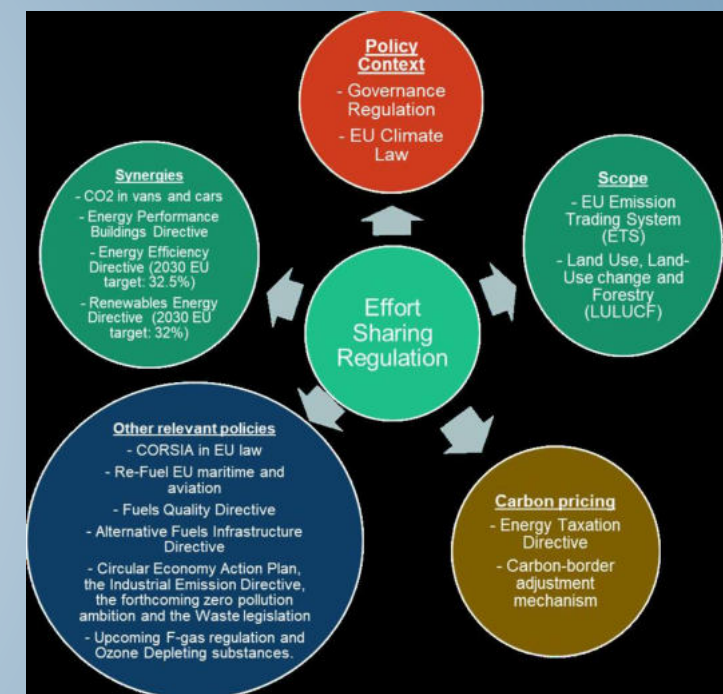
ETS CORSIA irányelv-tervezet, magyar álláspont

- CORSIA: Piaci alapú mechanizmus, melynek **célja**, hogy a **légi közlekedésből származó kibocsátásokat**, melyek meghaladnak egy adott kibocsátási szintet, **a piacról ellentételezzék**. Globális rendszer, nemzetközi légi járatok tartoznak a hatálya alá. A “pilot” időszak 2023-ig tart.
- **Tagállami kötelezettség lenne**, hogy a részes felek megállapítsák, a **hozzájuk akkreditált társaságoknak mennyi kreditet szükséges ellentételezniük a piacról**. A COVID 19 pandémia miatt a kibocsátások erősen lecsökkentek, így az ellentételezendő mennyiség közel 0 a 2021-es évre nézve.
- A javaslat célja, hogy úgy módosítsa az EU ETS szabályokat az EU légitársaságai vonatkozásában, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Nemzetközi Repülési Karbon Ellentételezési és Csökkentési Rendszere (CORSIA) részére teljesítendő tagállami értesítést megtehessék a tagállamok 2021-re nézve.
- Magyarország részéről **támogatjuk az irányelv-tervezetre irányuló bizottsági javaslatot**.

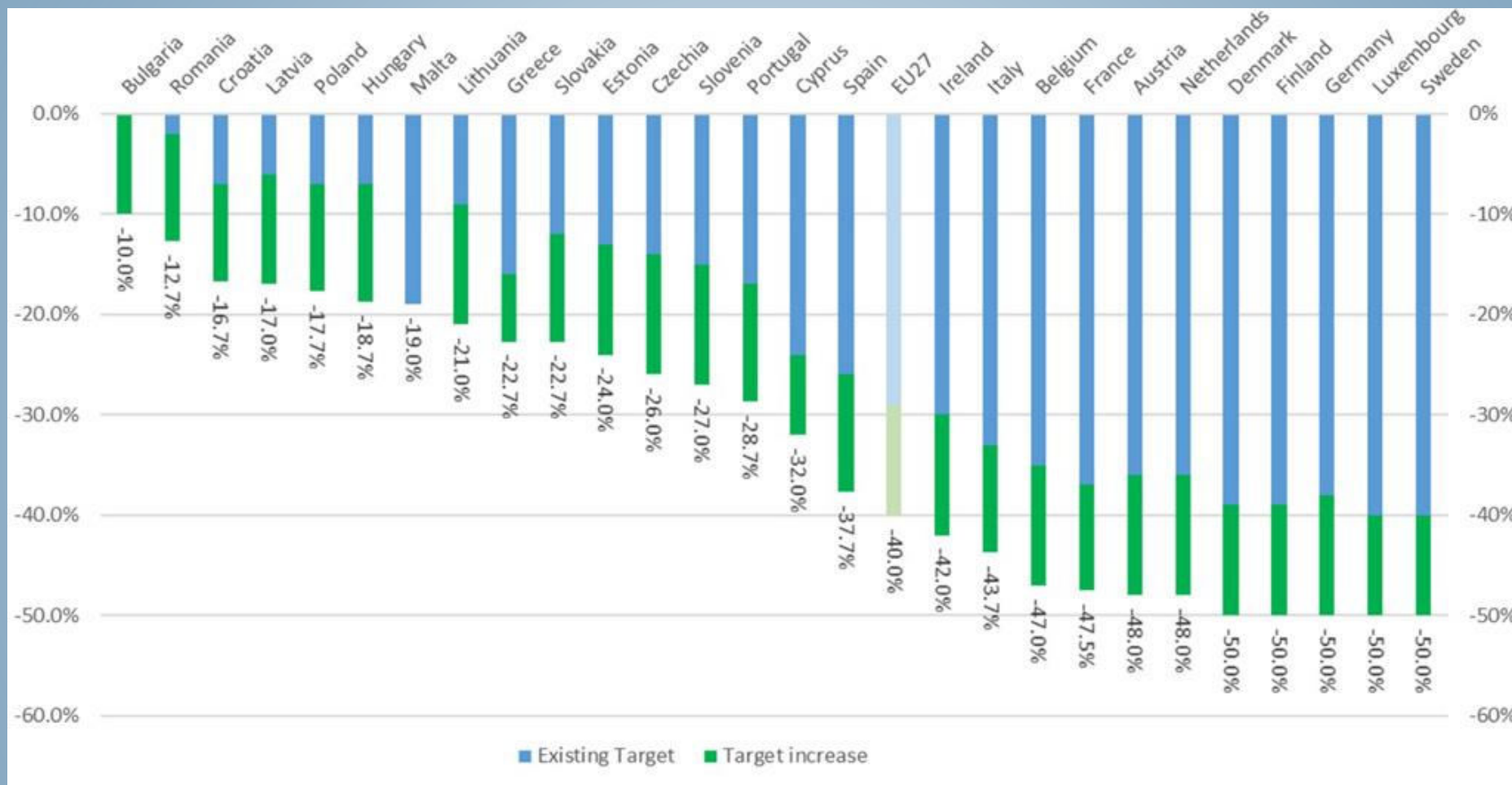


Erőfeszítés-megosztási rendelet-tervezet (ESR)

- ESR (Effort Sharing Regulation) = a nem-ETS alá tartozó szektorok (mezőgazdaság, közlekedés, épületek, kis (nem-ETS) létesítmények, hulladék)
- Az ESR módosítás **főbb tartalma**:
 - A hatály változatlan marad, továbbra is megmaradnak az eddigi ágazatok az ESR elszámolása alatt.
 - A korábbi **29% helyett** a teljes ESR-rel szemben támasztott uniós kibocsátás-csökkentési érték **40%**.
 - Továbbra sincsenek szektorális célértékek, **csak általános tagállami célok**.
 - A célértékek megállapításánál a COM megtartotta a **GDP/fő elvet**.
 - A **nemzeti célértékek megnövelésre** kerültek. **HU** esetén a korábbi **-7% helyett -18,7% 2030-ig**.
 - A tagállami célok teljesítése érdekében rugalmasságok állnak rendelkezésre (fel nem használt kibocsátási egységeket tartalékolhatják (banking), következő évek kibocsátási mennyiségeiből “kölcsönvehetnek” (borrowing), átadhatják a korábbi egységeket más tagállamnak (transfer), erdészeti egységeket használhatnak teljesítésre (LULUCF rugalmasság).
 - A korábbi rugalmasságokat fenntartja a javaslat, **új rugalmassági elem** az úgynevezett “**speciális tartalék**”.



ESR-célok tagállamok közötti megoszlása

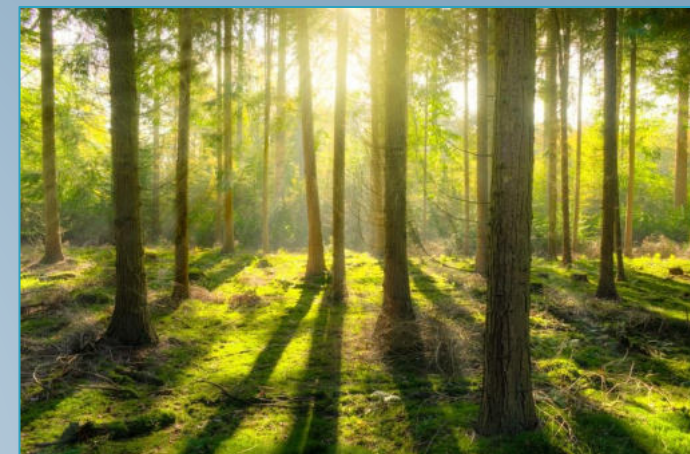


- Támogatjuk, hogy az Európai Bizottság a nemzeti célértékek megállapításánál megtartotta a **GDP/fő alapú elosztást**.
- A Magyarország számára megállapított **-7%-ról -18,7%-ra megnövelt 2030-as kibocsátás-csökkentési célérték**, arányosnak és elfogadhatónak tűnik, az a korábbi hazai becslésektől minimálisan, 0,7%-kal tér el.
- Összességében elmondható, hogy Magyarország, valamint a V4 tagállamok terhei a várakozásokhoz képest **nem eredményeznek jelentős többlet erőfeszítést**, az Európai Bizottság javaslata kedvezőnek mondható a térség tagállamaira nézve.
- Ugyanakkor fontos, hogy az ambiciózusabb célok teljesítése érdekében **megfelelő források** álljanak rendelkezésre a teljesítésre.
- Fontosnak tartjuk a tagállamok **széleskörű döntési kompetenciáinak**, illetve a tagállami szakpolitikai intézkedések **megőrzését**. Magyarország továbbra is elsősorban tagállami szakpolitikákkal kívánja kezelni az ESR alatti kibocsátásokat.
- Azt támogatjuk, hogy a **továbbiakban is az ESR hatálya alá tartozzon a közlekedési, valamint az épületszektor és nem támogatjuk a közlekedésre és az épületekre létrehozandó egységes uniós kibocsátás-kereskedelmi rendszer bevezetését**.

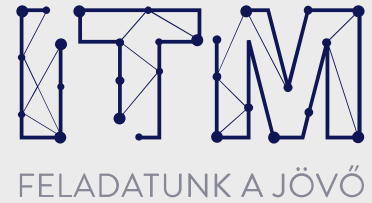
- LULUCF = Land Use, Land Use Change and Forestry → nem erdészet és erdészeti földhasználati kategóriák
Mi számít nem erdészeti kategóriának? → pl. szántóföldből füves legelő kialakítása
- A rendelet-tervezet **főbb elemei:**
 - Az Európai Bizottság a **mezőgazdaság nem CO₂-kibocsátású ÜHG-kibocsátásának a LULUCF szektorral való egyesítését** javasolja, ezáltal létrehozva az új **földhasználati szektort**,
 - meghatározza a földhasználati ágazatban a **2035-re kitűzött klímasemlegességre** vonatkozó uniós célt,
 - a LULUCF-ágazatban az ÜHG-ok nettó eltávolítására vonatkozó **átfogó uniós célt 310 millió tonna CO₂-egyenértékben** határozza meg **2030-ra**,
 - **megerősíti a tagállamok azon kötelezettségét**, hogy a földhasználati ágazatra vonatkozóan integrált kibocsátáscsökkentési terveket nyújtsanak be, és **fokozza a digitális technológiákat alkalmazó nyomkövetési követelményeket**,
 - A javasolt módosítás csak kisebb, nem lényegi változásokat vezet be az első megfelelési időszakra (2021-2025). Ezzel szemben **jelentős változásra kerül sor a második, 2026-tól 2030-ig tartó megfelelési időszak kezdetével.**

Magyar álláspont - LULUCF

- Aggályosnak tartjuk a **földhasználat, földhasználat-változtatás és erdészet (LULUCF) szektor és a mezőgazdasági kibocsátások 2030 után tervezett összevonását.**
- A tervezet szerint **2035 után** a földhasználati szektor, meghatározóan az erdészeti szektor szénmegkötése ellensúlyozná majd azon mezőgazdasági ágazatok üvegházhatású gáz kibocsátását, melyeknél további csökkentés már nem valósítható meg.
 - Vagyis az **erdőgazdálkodás „cipelné a hátán” mindazon mezőgazdasági szektorokat, melyek üvegházhatású gáz kibocsátása tartósan fennmarad.** Ezt a megközelítést nem támogatjuk, mivel már a lehetőség is erodálná a tartósan fennmaradó kibocsátásokkal számoló ágazatokban a kibocsátás csökkentési hajlamot, az ösztönzést.



Az új személygépkocsikra és új könnyű haszonjárművekre vonatkozó CO₂ kibocsátási előírások, (EU) 2019/631 rendelet módosítása



Az új értékesítésű személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan a 2021-es átlagos CO₂ kibocsátásához képest az alábbi csökkentést kell elérni:

Személygépkocsiknál (M1 kategória):

2030-tól (a korábbi 37,5% helyett) **55%**, **2035-től 100%**

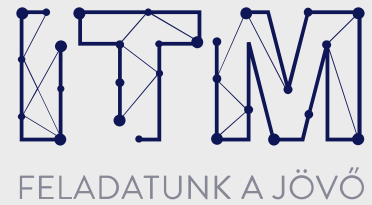
Könnyű haszongépjárműveknél (N1 kategória):

2030-tól (a korábbi 31% helyett), **50%**, **2035-től 100%**

Célja:

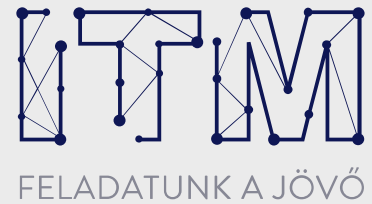
- a 2030-as és 2050-es éghajlat-politikai célkitűzésekhez való hozzájárulás a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése révén,
- a fogyasztók és a lakosság számára a kibocsátásmentes járművek szélesebb körű elterjedéséből származó előnyök biztosítása,
- a kibocsátásmentes technológiákkal kapcsolatos innováció előmozdítása, az Unió gépjárműipari értéklánc technológiai vezető szerepének erősítése és foglalkoztatás ösztönzése.

Magyar álláspont - az új személygépkocsikra és új könnyű haszonjárművekre vonatkozó CO₂ kibocsátási előírások, (EU) 2019/631 rendelet módosítása



- Nem minden állampolgár képes elektromos gépjármű vásárlására, ezek a célok a gazdagabb nyugat-európai tagállamokra szabták. A Bizottság által javasolt, kifejezetten **magas ambíciószint emelést kockázatosnak tartjuk.**
- Az elektromos járművek teljes ökológiai lábnyoma és a gyártásukkal, használatukból, háttér-infrastruktúra kiépítésből származó ÜHG kibocsátás egyelőre nem kisebb, mint más technológiák esetén.
- Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitásra való áttérés elősegítésénél a következő pillérekre kellene hangsúlyt helyezni a javaslatnak: **megfizethetőség, költséghatékonyság és technológiasemlegesség.**
- A 2030-ra előírányzott személygépkocsi és könnyű haszongépjármű célértékek a járműgyártók oldaláról, az **akkumulátorgyártási kapacitás** szemszögéből is bizonytalanoknak tűnnek, a **fizetőképes kereslet oldaláról** is érződik a **nagy bizonytalanság.**
- Nemzeti és uniós szinten is **intézkedéseket** szükséges hozni a **járműipari munkaerő tovább- és átképzésének támogatására.**

Az energiaadó irányelv felülvizsgálata (2003/96/EK irányelv módosítása)



A felülvizsgálat célja: annak biztosítása, hogy az energiaadóztatás összhangban legyen az uniós klímapolitikai célkitűzésekkel.

Az adóminimumok rendszerének átalakítása

- *Az energiatartalom alapján meghatározott adóminimumok bevezetése;*
- *Környezeti hatáson alapuló rangsorolás:* egyes, kevésbé szennyező termékek (pl. földgáz) adóminimuma csak 10 év alatt érné el a hagyományos termékek adóminimumát;
- *Aránytartás:* tartani kell a meghatározott adóminimum arányokat a tagállami adómértékek meghatározása során;
- az adóminimumok uniós inflációval történő *indexálása;*

Az adómentességek, adókedvezmények számának jelentős csökkenése. Megszűnne például:

- a háztartási fűtési adómentessége (kivéve sérülékeny háztartások);
- az ásványtani folyamatok ((üveg-, a csempe-, téгла-, cserép-, cement-, mész-, gipsz-, betongyártás) adómentessége;
- az Unión belüli repülés és hajózás mentessége,
- a kereskedelmi gázolaj adókedvezménye.

Új termékek kerülnek az irányelv hatálya alá, például: hidrogén, tőzeg, valamint a tűzifa; rőzse, pellet; faszén ipari felhasználása esetén (legalább 5 MW fűtési teljesítményű létesítményekben).

Előzetes álláspont:

- A tervezet hatásait még részleteiben vizsgáljuk;
- Véleményünk szerint az energiaadó irányelvnek is nagyobb részt kellene vállalnia az EU klímapolitikai céljainak elérésében azáltal, hogy az adóztatás arányossá váljon az egyes üzemanyag- és fűtőanyag fajták környezeti hatásával.
- Fontos, hogy a háztartások terhei nem növekedhetnek;
- Drasztikus adóemelés nem támogatható (pl. földgáz);
- Támogatandó az egységes, energiatartalom szerinti adóztatás és – a tüzelési-, fűtési célú gázolaj kivételével – az aránytartás;
- Erősen támogatandó a kenőolajok ellenőrzött energiaterméké válása.

Az irányelv módosítását az Európai Unió Tanácsának egyhangúlag kell megszavaznia, tehát csakis olyan irányelv kerülhet elfogadásra, amely mindegyik tagállam számára elfogadható.

Importált termékek karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM)

- Az Európai Unió klímapolitikája az egyik legambiciózusabb a világon (EU ETS) - az **uniós ipar versenyképességét meg kell óvni**, különben nem csak gazdaságilag veszítünk, hanem a globális kibocsátások is nőnek (szénszivárgás).
- A védelem eddigi módszere: ingyenes kiosztás – eddig bevált, de az EU ETS szigorításával egyre gyengül, új módszer kell.
- A CBAM javaslat célja, hogy az **import áruk után is fizessék meg ugyanazt a költséget a kibocsátásuk után, mint amit az EU-s termelők megfizetnek.**
- **Első körben**, egyfajta tesztként csak **5 ágazatot** fog lefedni: *vas- és acél, cement, alumínium, műtrágya és áram termelését.*
- A rendszer egy bevezető szakasz után **élesben 2026-tól indul**. Az uniós termelők EU ETS alatti költségeivel megegyező költséget az **importőrök fizetik** meg, a termék gyártásával járó kibocsátások után, CBAM kvóták megvásárlásával.
- 2026-2035. között fokozatosan kivezetik az ingyenes kiosztást a CBAM által lefedett ágazatokban, a felszabaduló kvótákat értékesítik és a bevételt az Innovációs Alapon keresztül visszaforgatják a CBAM alá került ágazatok innovációinak támogatására.

Magyar álláspont – CBAM

- Célszerűnek tartjuk, hogy az uniós ipar védelme, valamint a klímavédelmi célok teljesítése és a szénzivárgás megelőzése érdekében az Unió megfelelő mechanizmust hozzon létre a harmadik országbeli piacokról beáramló árutömegre nézve. Tekintettel arra, hogy Magyarország az Európai Unió peremén helyezkedik el, a szénzivárgás elleni megfelelő védelem fontos számunkra. A CBAM rendszer bevezetését elvi szinten támogatjuk, de a jelenlegi formájában csak részleges megoldást nyújt a piaci egyenlőtlenségek kiküszöbölésére. A magyar áramárakra várhatóan nem lesz érdemi hatása.
- **Támogatjuk azt az alapelvet, hogy az importőrök olyan mértékű karbonköltséget fizessenek, mint az uniós termelők**, és hogy a rendszer minél inkább a harmadik országokban történt valódi kibocsátásokon alapuljon, annak híján pedig a lehető legszigorúbb faktorokat használják
- **A tárgyalások során a javaslat lehetséges hatásait körültekintően kell megvizsgálni, hogy az hatékonyan tudja visszaszorítani a szénzivárgást, szem előtt tartva az érintett ágazatok és az uniós ipar versenyképességét, illetve az árak növekedésének várható következményeit.**
- Számos olyan hiányossága van a javaslatnak, melyekre ha nem sikerül megfelelő választ találni, akkor az ronthatja versenyképességét. **Az alábbi problémás területekre hívjuk fel a figyelmet:**
 - Az olyan termékek importjára, melyek **a lista hatálya alá eső anyagokat feldolgozott termékként tartalmazzák, nem vonatkozik a szabályozás**, így számos termék esetében továbbra is fennáll, illetve akár nőhet a szénzivárgás kockázata az uniós termelés versenyképességének romlása révén. Ez növeli annak kockázatát, hogy a gyártók áttelepülnek az EU-n kívülre, és az alapanyagok/félkész termékek helyett a félkész/kész termékeket importálja.
 - **A tervezet csak a belső piacon teremti meg az egyensúlyt, ugyanakkor az exportot illetően az ingyenes kiosztás kivezetése versenyhátrányt jelent.**
 - Az ingyenes kiosztás tovább él a CBAM mellett 2034 végéig, bár 2026-tól csökken. **Az ingyenes allokáció kivezetésével további költségnövekedés következhet be**, mely a teljes értékláncre hatással lehet, például a műtrágyagyártás esetében az élelmiszerárakra, az acélipar kapcsán elsősorban a járművekre, és az építőipari létesítményekre. Mindazonáltal támogatjuk, hogy a ki nem osztott kvótákból származó bevétel az érintett ágazatok innovációit szolgálják majd.
 - Magyar részről fontos, hogy a 2030-ig a CBAM alóli mentességet adó feltételek úgy kerüljenek kialakításra, hogy annak a nyugat-balkáni országok, és Ukrajna is képesek legyenek megfelelni.

Cél: általánosságban az egyenlő versenyfeltételek biztosítása az uniós tengeri közlekedési piacon a fenntartható üzemanyagok széleskörű elterjedése és használata által

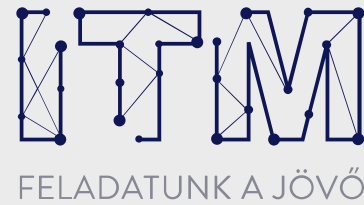
TERVEZET

- A tengeri hajózásban használható **fenntartható alternatív üzemanyagok** előállításának, alkalmazásának és elterjedésének fokozása;
- Üzemanyagszabvány: a hajók fedélzetén felhasznált energia üvegházhatásúgáz-intenzitásának éves átlagos korlátozása (+technológiasemlegesség elve);
- A legszennyezőbb hajók uniós kikötőkbe való bejutásának szabályozása, a part menti villamos energia használata kötelező -> kibocsátás csökkentés;
- Hatály: 5000 bruttó tonnatartalomnál nagyobb befogadó képességű tengeri nagyhajók, és az ezeket kiszolgáló létesítmények, tengeri kikötők;

ÁLLÁSPONT

- **Magyarországot** alapvetően **nem érinti**: nincs ilyen tengeri nagyhajónk, illetve az azokat fogadni és kiszolgálni képes víziútunk, kikötői infrastruktúránk;
- Üdvözöljük a javaslatot, támogatjuk a közlekedési szektorból származó kibocsátások minél hatékonyabb csökkentését.

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet-tervezet (AFIR)



- Indokoltság (Európai Bizottság): A 2030-ra vonatkozó, az Európai Zöld Megállapodás és a Bizottság Éghajlatváltozási célterve által megfogalmazott **fokozott éghajlati törekvésekhez** szükséges az alacsony és zéró kibocsátású járművek és hajók terjedésének felgyorsítása. Ehhez **kellően sűrű, nyilvánosan hozzáférhető töltő- és tankoló infrastruktúra hálózat szükséges.**
- A tervezet a **töltőhálózatra vonatkozó kötelező, számszerű célokat** fogalmaz meg **2025-re, 2030-ra, 2035-re:**
 - Közúti elektromos töltők könnyű járművek számára
 - Közúti elektromos töltők a TEN-T hálózat mentén a nehéz tehergépjárművek számára
 - Közúti hidrogén-töltőállomások TEN-T hálózat mentén
 - Folyékony földgáz-töltőállomások a TEN-T törzshálózat mentén (nem számszerűsített célok)
 - Part menti villamosenergia-ellátás
 - A repülőtéren álló repülőgépek villamosenergia-ellátása
- Jelentéstételi, nyilvántartási kötelezettségek

- A közlekedési kibocsátások csökkentéséhez elengedhetetlen az alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó infrastruktúra kiépítése, és a tagállamok közötti koordináció.
- A **könnyű gépjárművek** esetében a regisztrált darabszámmal arányos töltő teljesítmény követelmény **elfogadható**.
- A TEN-T hálózat mentén a **nehéz tehergépkocsik** számára 2025, ill. 2030 végéig kötelezően kiépítendő rendkívül nagy teljesítményű 350 kW töltők elérése komoly és gyors ütemű hálózatfejlesztést igényelne hazánkban, a fenti dátumokra történő **megvalósíthatóságot nem tartjuk elfogadhatónak**.
- **Egyetértünk a hidrogén töltőinfrastruktúra** kiépítésével, ugyanakkor **túlzónak tartjuk** a rendelet-tervezetben szereplő célkitűzések közül a **TEN-átfogó hálózatra vonatkozó célszámot**, továbbá a **folyékony hidrogénnel** kapcsolatos célkitűzéseket.



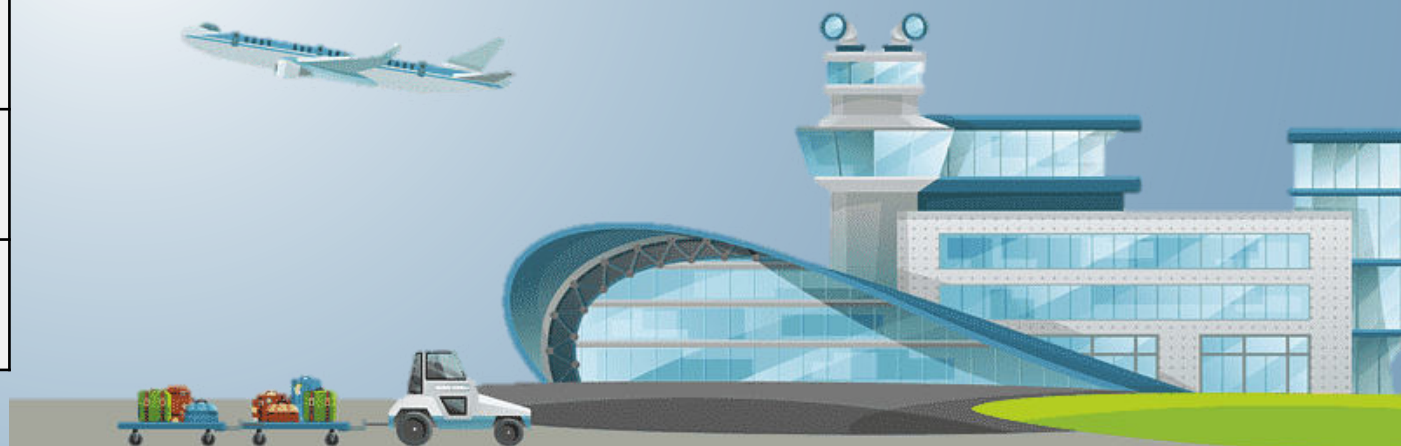
ReFuel Aviation rendelet-tervezet



A fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó új célkitűzések (az energiamixen belüli %-arány)	
2025	2% fenntartható légi jármű-üzemanyag
2030	5% fenntartható légi jármű-üzemanyag - amelyből 0,7% szintetikus légi közlekedési üzemanyag
2035	20% fenntartható légi jármű-üzemanyag - amelyből 5% szintetikus légi közlekedési üzemanyag
2040	32% fenntartható légi jármű-üzemanyag - amelyből 8% szintetikus légi közlekedési üzemanyag
2045	38% fenntartható légi jármű-üzemanyag - amelyből 11% szintetikus légi közlekedési üzemanyag
2050	63% fenntartható légi jármű-üzemanyag - amelyből 28% szintetikus légi közlekedési üzemanyag

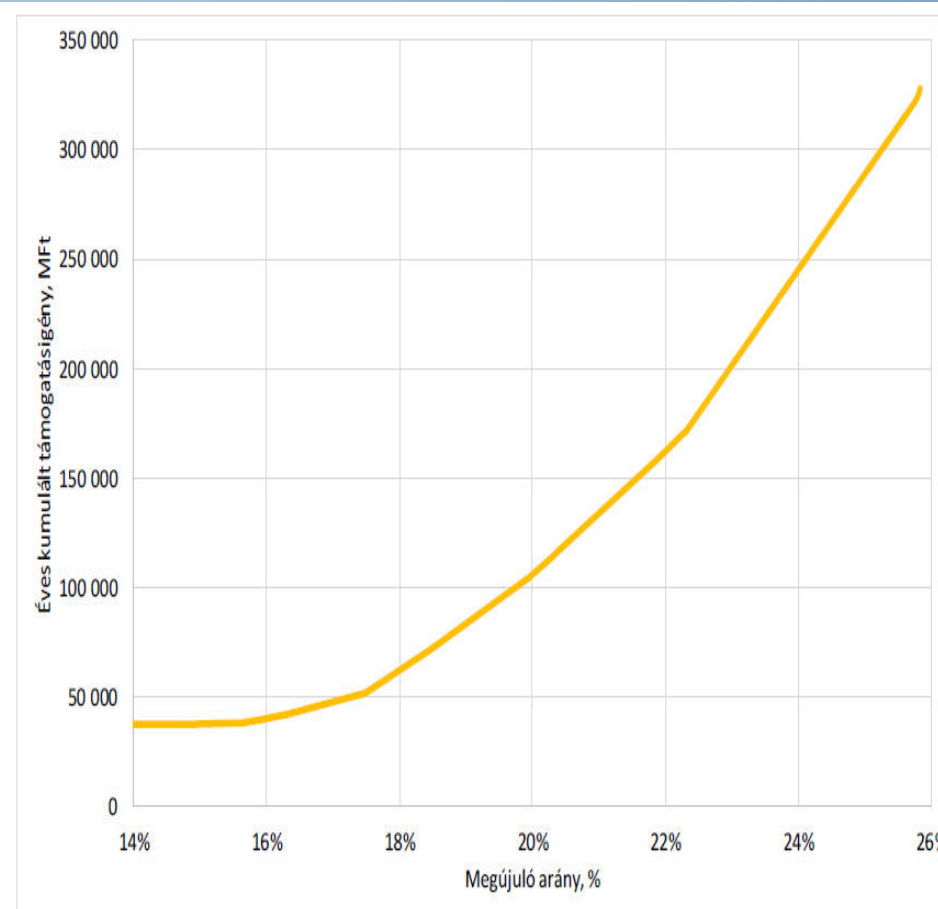
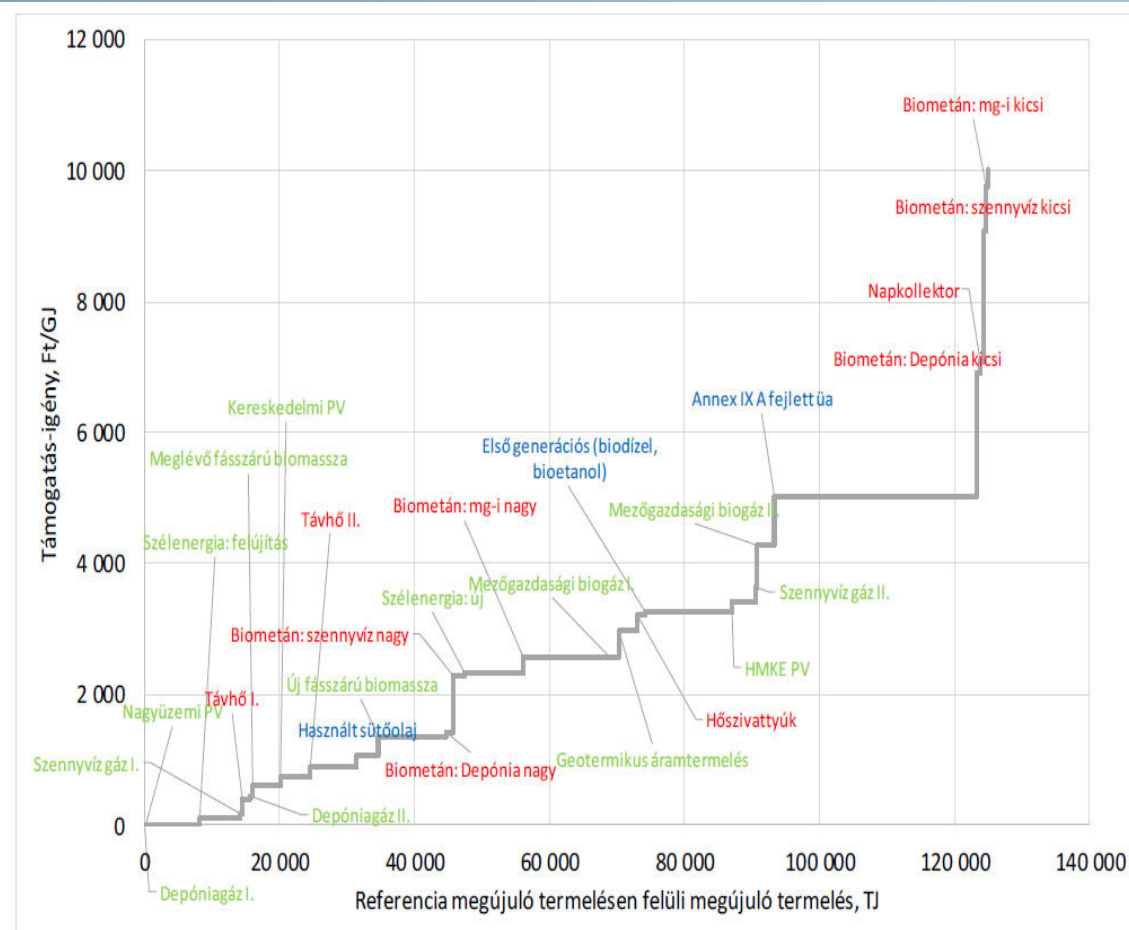
Célja:

- **egyenlő versenyfeltételek biztosítása** az uniós légi közlekedési piacon, a repülőgép-üzemanyagok használata tekintetében
- **fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésének ösztönzése**



- A tárgyalások során kérjük a **technológiasemlegesség elvének** tiszteletben tartását. A hidrogén mellett szükség van bármilyen alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyag említésére.
- A fenntartható üzemanyagok termelési kapacitásának 2025-ig történő kiépítése rendkívül nagy kihívást jelent, **a 2030-as célkitűzést reálisabbnak** látjuk.
- A piac éretlensége, az infrastruktúra hiánya és az üvegházhatást okozó gázok csökkentésének közös célja szükségessé teszi a piac lehető legnagyobb rugalmasságának biztosítását. A repülőtereknek, a szállítóknak és légi jármű-üzemeltetőknek lehetőséget kell teremteni arra, hogy **együttműködhessenek** más piaci szereplőkkel a fenntartható üzemanyag és az üvegházhatást okozó gázokra vonatkozó határértékek közös teljesítése érdekében.
- A **hidrogén tárolása** sem a repülőtereken, sem a repülőgépeken még nem megoldott. Tisztázni szükséges, hogy a fenntartható repülőgép-üzemanyag fejlesztéséhez szükség van-e a jelenlegitől eltérő **új repülőtéri infrastruktúra kifejlesztésére**.

Milyen áron?



A megújuló energia ösztönzési rendszerünk kialakításának és működtetésének kiemelt szempontja a költséghatékonyság.

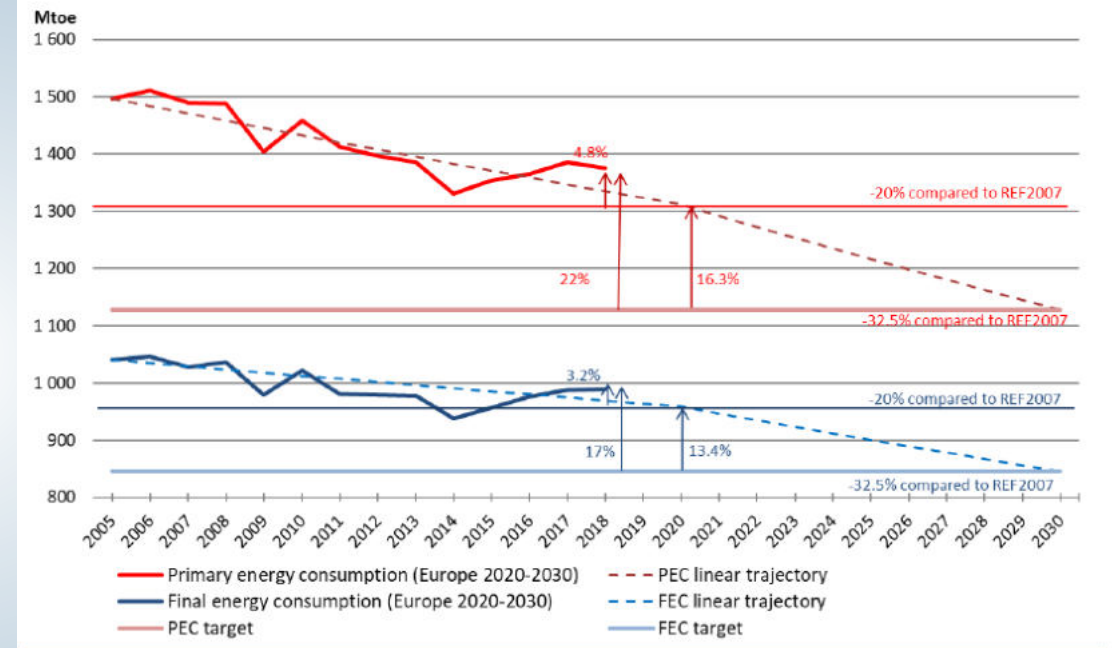
- Fontos a megújuló energiaforrások növekvő alkalmazása, azonban nem tartjuk feltétlenül indokoltnak a javasolt ambícióemelés mértékét
- Minden karbonmentes és alacsony szén-dioxid kibocsátással járó lehetőséget ki kell használni
- Épületszektor: nem tartjuk reálisnak a 2030-ra kitűzött 49%-os indikatív RES célt az épületek esetében
- Ipari szektor: racionálisabb célok, nagyobb mozgástér biztosítása szükséges a tagállamoknak és a tagállami vállalatoknak
- Közlekedés: minden alternatívának teret kell adni, piaci verseny
- Hűtés-fűtés: alcélszám helyett a dekarbonizáció, mint vezérelv
- Biomassza fenntarthatósági kritérium szigorítását nem támogatjuk

Az energiahatékonysági irányelv módosítása című intézkedés fő célkitűzései

Kötelező energia-megtakarítási célszám kitűzése az Európai Unió egészére (nem lesz kötelező a tagállami célszám)

- A 2014-2020 tervezési-programozási időszakban a 2005-ös referencia forgatókönyvhöz képest **20%-os** energia-megtakarítási cél volt kitűzve 2020-ra (piros szaggatott)
- A „Fit for 55” a 2020-as referencia-forgatókönyv előrejelzéséhez képest **további, legalább 9%-os** energiafogyasztás csökkentést irányoz elő 2030-ra (kék szaggatott)
- Ez az 1990-es bázisévhez képest **36 %-t** jelent a végső energia felhasználásban (a jelenleg 32,5% helyett)
- Az EU végsőenergia fogyasztása ne haladja meg a 787 Mtoe-t
- A 2030-as primer energia fogyasztás legfeljebb 1023 Mtoe legyen

Figure 3: Progress towards 2030 targets at EU-27 level



Source: Eurostat data, DG ENER's own calculations



55%-os kibocsátás csökkentési cél

A Bizottság javaslatai a magasabb uniós cél teljesítése érdekében

- Az EKR (7. cikk) keretében az éves megtakarítás megemelése 1,5%-ra (jelenlegi 0,8)
- Külön éves 1,7 % megtakarítási kötelezettség bevezetése a közszférában
- Az éves 3 %-os felújítási kötelezettség kiterjesztése minden középületre (közel nulla energiaigényű épületi szintet elérő felújítás, m² alapon)
- Az „első az energiahatékonyság elvének” alkalmazása mindenhol, a szabályozó hatóság tarifa jóváhagyása során is
- A védendő és energiaszegénységben élő fogyasztókra vonatkozó alcélszám és erre célzott intézkedések alkalmazása az EKR keretében is (mennyivel szeretné a tagállam csökkenteni az energiaszegénység arányát energiamegtakarítási intézkedéssel, épületfelújítással)
- Szociális Klíma Alap létrehozása az energiaszegénység kezelésére és a szociális lakhatás javítására (ETS-ből befolyó jövedelmekből)
- Hatékonyak minősíthető távhő és kapcsolt energiatermelő létesítményeknél kibocsátás csökkentési és energiahatékonysági kritériumok fokozatos megerősítése
- Energia menedzsment rendszerek alkalmazása és energia audit előírása a nagyobb cégeknél.

- Az ambiciózus célkitűzés eléréséhez hiányzik az elfogadható indikatív forrástervezés, nem támogatjuk, hogy a tagállamok kötelesek mind végsőenergia fogyasztási mind primer energia felhasználási célt kitűzni
- A közsférában az éves 1,7%-os végső energiafogyasztás csökkentési cél nem arányos az adminisztratív teherrel, a középület felújításhoz szükséges forrásokat elveszi.
- A középületek 3%-ának felújítására vonatkozó kötelezettség túl széles körre terjed ki, jelentős kihívás lenne a teljesítése, jelentős addicionális forrásokat igényelne
- Az *első az energiahatékonyság elv* alkalmazását a tagállami tervezés-programozás területen kell elsőként bevezetni, vállalati döntésekben csak tagállami ösztönzőkön keresztül jelenjen meg
- A nagyhatékonyságú kapcsolt energiatermelés figyelembevételének kizárása nem elfogadható a hatékony távhő minősítés feltételei közül

A Szociális Klímaalap rendelet-tervezet

Cél: az épületekre és a közúti közlekedésre kiterjesztendő új kibocsátáskereskedelmi rendszer szociális hatásainak ellensúlyozása

MIBŐL: új ETS bevétel 25%-a

MIKOR: 2025–2032-es időszakra, évi kétszeri kifizetéssel

MENNYI: összesen 72,2 milliárd EUR (+ tagállami 50%-os önrészekkel 144,4 milliárd), ebből HU 4,33 %-os részesedéssel 3,1 milliárd EUR-t kapna

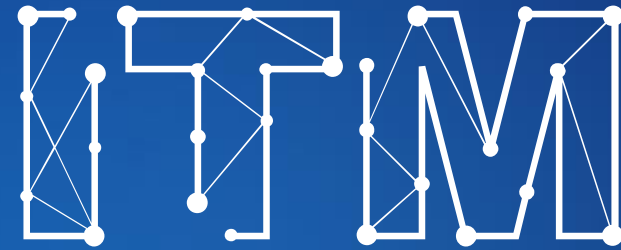
KINEK: sérülékeny háztartások, mikrovállalkozások és „közlekedők”

MIRE:

- közvetlen jövedelemtámogatás
- energiahatékonyságot növelő intézkedések és beruházások támogatása (pl. épület felújítás, fűtő és hűtőrendszerek, megújuló energia integrálása)
- kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitás elősegítése: pl. zéró kibocsátású járművek terjesztése; töltő-infrastruktúra kiépítése, közlekedési módok közötti váltás támogatása, stb.

KIFIZETÉS: teljesített célok és mérföldkövek alapján (nem számlalapú!)

- **Egyetértünk az új alap létrehozásának szükségességével**, de a javasolt forrásoldalt nem tudjuk elfogadni. Javasoljuk, hogy a **meglévő EU ETS terhére legyen elkülönítve a forrás**.
- **Aggályos** a kompenzációra hazánk számára jelenleg **előírányzott összeg nagysága**.
- **Igazságos és arányos forráselosztási mechanizmust** kell kialakítani, amely figyelembe veszi a tagállamok sajátos körülményeit, különösen tekintettel a szociális-gazdasági helyzetre.
- Javasoljuk, hogy **fejlettségarányosan differenciált kötelező nemzeti hozzájárulási arányok** kerüljenek kialakításra. (nem egységesen 50%)
- **Eltérő kifizetési feltételek** legyenek a közvetlen jövedelemtámogatásokra és a beruházásokra.
- Az **elszámolás** az OP-khoz hasonlóan számlalapú legyen, ne mérföldkövek és célok teljesüléséhez kötött.
- **Sérülékeny csoportok** (háztartás, közlekedő, mikrovállalkozás) **definíciójának** és szintjének meghatározása nemzeti hatáskör kell legyen.



FELADATUNK A JÖVŐ

**Köszönöm
a megtisztelő figyelmet!**



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM