



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 1 de março de 2023
(OR. en, it, pl)

Dossiê interinstitucional:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 1

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que diz respeito ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima (primeira leitura) <ul style="list-style-type: none">– Adoção do ato legislativo= Declarações

Declaração da Itália

A Itália partilha e está plenamente empenhada no objetivo de descarbonizar o setor dos transportes rodoviários, uma vez que a redução das emissões de CO₂ do setor, em especial das provenientes dos veículos de passageiros e comerciais ligeiros, é essencial para alcançar os objetivos climáticos da União.

Consideramos que a descarbonização no setor dos transportes rodoviários deverá ser prosseguida em conformidade com os princípios de uma transição economicamente sustentável e socialmente justa para atingir emissões nulas e a neutralidade tecnológica.

Somos indubitavelmente a favor da eletrificação dos veículos ligeiros. No entanto, não cremos que esta seja a única via para alcançar emissões nulas na fase de transição.

A eletrificação requer mudanças significativas em todo o setor automóvel, que devem ser planeadas e orientadas com o devido cuidado, a fim de evitar impactos económicos, industriais e sociais indesejáveis. Os automóveis com motores de combustão são propriedade de cidadãos com baixos rendimentos e continuarão em circulação após 2035. O êxito dos automóveis elétricos dependerá em grande medida da forma como se tornarão acessíveis a esses cidadãos.

Entretanto, a neutralidade tecnológica permitirá que os Estados-Membros recorram a todas as soluções à sua disposição para descarbonizar o setor dos transportes, de acordo com as circunstâncias e os pontos de partida nacionais. A utilização de combustíveis renováveis, compatíveis com motores de combustão, acarretará uma redução imediata das emissões sem exigir aos cidadãos sacrifícios económicos desproporcionados. Impor a eletrificação pode, pelo contrário, comportar o risco de não aceitação pelo mercado, o que pode prejudicar os produtores de veículos de passageiros e comerciais ligeiros. Além disso, impediria o desenvolvimento tecnológico de motores híbridos de impacto ambiental muito reduzido.

De um ponto de vista industrial, o aumento da procura de combustíveis renováveis constituirá uma importante oportunidade de conversão para o setor petroquímico.

Ao fixar uma meta de redução de 100 % das emissões em 2035 e não proporcionar nenhum incentivo ao uso de combustíveis renováveis, a proposta de regulamento não está em conformidade com o princípio da neutralidade tecnológica. Por conseguinte, a Itália não pode apoiá-la.

Recordamos que a consecução de um objetivo de redução de 100 % das emissões depende de várias condições, nomeadamente:

- o desenvolvimento de uma cadeia de valor para motores e baterias elétricos na União;
- um aprovisionamento sustentável e diversificado das matérias-primas necessárias;
- infraestruturas de carregamento e abastecimento adequadas;
- melhoria da rede elétrica para que possa dar resposta ao aumento da procura;
- adaptação do setor automóvel no seu conjunto, nomeadamente através da disponibilização das competências necessárias;

- aceitação pelo mercado de veículos novos, que deverão estar disponíveis a um preço acessível, em especial para as famílias e os consumidores mais vulneráveis.

Se estas condições, cujo cumprimento não depende exclusivamente da aplicação do Regulamento (CE) n.º 2019/631 e requererá investimentos significativos e medidas de compensação, não forem preenchidas, as repercussões do objetivo serão graves, em termos económicos, sociais e ambientais, bem como para a autonomia estratégica da União.

A este respeito, observamos que a abordagem da União relativamente ao setor automóvel até à data é predominantemente de ordem regulamentar, enquanto os Estados Unidos (com a Lei IRA) e a China também adotaram planos de estímulo.

Por conseguinte, consideramos que a Comissão deve:

- apoiar por todos os meios legislativos e financeiros disponíveis a transição do setor automóvel, em especial das PME;
- acompanhar e comunicar e informações atempadas e exaustivas sobre os progressos rumo a uma mobilidade rodoviária sem emissões, tendo em conta todos os fatores que contribuem para uma transição justa e eficiente em termos de custos, incluindo uma avaliação das eventuais necessidades de financiamento, tal como estabelecido no regulamento (artigo 14.º-A);
- assegurar, com base no acompanhamento, na avaliação e nos relatórios acima referidos, uma revisão rigorosa e credível dos objetivos em 2026, tal como previsto pelo regulamento (artigo 15.º);
- dar seguimento à disposição relativa à matrícula, após 2035, de veículos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂ (considerando 11);
- apresentar uma proposta no sentido de incluir no regulamento mecanismos de apuramento dos benefícios oferecidos pelos combustíveis renováveis, em termos de redução das emissões de CO₂.

Declaração da Polónia

A Polónia opõe-se firmemente à adoção do ato legislativo em apreço.

A Polónia não concorda que as novas taxas e encargos passem para os cidadãos, por exemplo, aumentando o custo de acesso aos combustíveis. Quaisquer custos adicionais resultantes dos novos encargos deveriam ser suportados pelos produtores e não transferidos para os cidadãos. A legislação da UE deveria criar incentivos para que os fabricantes de automóveis ponham à disposição dos cidadãos veículos com nível nulo de emissões ao menor custo possível. Deveria a mesma legislação ter igualmente em conta as circunstâncias diferenciadas de cada Estado-Membro, a fim de evitar contribuir para o aumento da estratificação social, dos níveis de pobreza ou da exclusão.

As tendências que vão no sentido de reduzir os níveis de emissão dos veículos deveriam ter em conta as oportunidades do mercado, quer em termos tecnológicos da parte dos fabricantes dos veículos ou do respetivo equipamento, quer em termos económicos, sem perder de vista a capacidade financeira dos cidadãos do país.

Além disso, a Polónia não pode aceitar que os produtores de determinadas marcas de luxo sejam abrangidos por isenções, o que está em contradição com o princípio geral de redução das emissões por todos os setores de uma forma socialmente justa. Em tempos de crise, as derrogações deveriam visar os cidadãos mais pobres e não os fabricantes de automóveis de luxo. Por este motivo, a Polónia manifesta a sua oposição ao ato legislativo em apreço.
