

Bruselj, 1. marec 2023
(OR. en, it, pl)

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 1

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

DOPIS O TOČKI POD „I/A“

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Osnutek UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (prva obravnava) – sprejetje zakonodajnega akta = izjavi

Izjava Italije

Italija se strinja s ciljem razogljičenja sektorja cestnega prometa in je temu cilju v celoti zavezana, saj je zmanjšanje emisij CO₂ v tem sektorju, zlasti iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, bistveno za doseganje podnebnih ciljev Unije.

Menimo, da si je treba za razogljičenje v sektorju cestnega prometa prizadevati v skladu z načeli gospodarsko trajnostnega in socialno pravičnega prehoda na ničelne emisije in tehnološko nevtralnost.

Vsekakor se zavzemamo za elektrifikacijo lahkih vozil. Vendar menimo, da to ne bi smel biti edini način za doseganje ničelnih emisij v prehodnem obdobju.

Za elektrifikacijo so potrebne znatne spremembe v celotnem avtomobilskem sektorju, ki jih je treba skrbno načrtovati in usmerjati, da bi preprečili neželene gospodarske, industrijske in socialne učinke. Lastniki avtomobilov z notranjim izgorevanjem so državljani z nizkimi dohodki, ki bodo ta vozila uporabljali tudi po letu 2035. Uspeh električnih avtomobilov bo v veliki meri odvisen od tega, na kakšen način bodo dostopni tem državljanom.

V vmesnem obdobju bo tehnološka nevtralnost državam članicam omogočila, da izkoristijo vse rešitve, ki jih imajo na voljo za razogljichenje prometnega sektorja, odvisno od nacionalnih okoliščin in izhodišč. Uporaba goriv iz obnovljivih virov, primernih za motorje z notranjim izgorevanjem, bo zagotovila takojšnje zmanjšanje emisij, ne da bi bili zaradi tega državljani nesorazmerno gospodarsko obremenjeni. Nasprotno lahko elektrifikacija na silo povzroči tveganje, da je trg ne bi sprejel, kar lahko škoduje proizvajalcem avtomobilov in kombiniranih vozil. Poleg tega bi bil lahko zaradi tega oviran tehnološki razvoj hibridnih motorjev z zelo majhnim vplivom na okolje.

Z industrijskega vidika bo vse večje povpraševanje po gorivih iz obnovljivih virov pomembna priložnost za preusmeritev v petrokemični sektor.

Predlagana uredba določa cilj 100-odstotnega zmanjšanja emisij do leta 2035, pri čemer ne predvideva spodbud za uporabo goriv iz obnovljivih virov, zato ni v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti. Zato je Italija ne more podpreti.

Opozarjamo, da je uresničitev cilja 100-odstotnega zmanjšanja emisij odvisno od več pogojev, med drugim:

- razvoja vrednostne verige za električne motorje in baterije v Uniji;
- trajnostne in raznolike oskrbe s potrebnimi surovinami;
- ustrezne polnilne in oskrbovalne infrastrukture;
- izboljšanja električnega omrežja, da bi bilo kos povečanemu povpraševanju;
- prilagoditve celotnega avtomobilskega sektorja, vključno z zagotavljanjem potrebnih znanj in spretnosti;

- sprejemanja novih vozil s strani trga, ki bi morala biti na voljo po dostopni ceni, zlasti za najranljivejša gospodinjstva in potrošnike.

Če ti pogoji, katerih izpolnjevanje ni odvisno le od izvajanja Uredbe št. 2019/631 in ki bodo zahtevali znatne naložbe in izravnalne ukrepe, ne bi bili doseženi, bi imel cilj velik učinek v gospodarskem, socialnem in okoljskem smislu ter za strateško avtonomijo Unije.

V zvezi s tem ugotavljamo, da je bil dosedanji pristop Unije za avtomobilski sektor pretežno regulativen, medtem ko so Združene države Amerike (z zakonom o zmanjšanju inflacije) in Kitajska sprejele načrte spodbud.

Zato menimo, da bi Komisija morala:

- z vsemi razpoložljivimi zakonodajnimi in finančnimi sredstvi podpreti prehod avtomobilskega sektorja, zlasti MSP;
- pravočasno in celovito spremljati napredek pri doseganju brezemisijske cestne mobilnosti ter poročati o njem, ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki prispevajo k pravičnemu in stroškovno učinkovitemu prehodu, vključno z oceno morebitnih vrzeli v financiranju, kot je določeno v Uredbi (člen 14a);
- na podlagi opisanega spremljanja, ocenjevanja in poročanja zagotoviti temeljit in verodostojen pregled ciljev v letu 2026, kot je določeno v Uredbi (člen 15);
- nadalje ukrepati v zvezi z določbo o registraciji vozil, ki jih poganjajo izključno goriva brez emisij CO₂, po letu 2035 (uvodna izjava 11);
- pripraviti predlog, s katerim bi v Uredbo vključili mehanizme za obračunavanje koristi obnovljivih goriv v smislu zmanjšanja emisij CO₂.

Izjava Poljske

Poljska odločno nasprotuje sprejetju tega zakonodajnega akta.

Ne strinja se s prenosom novih pristojbin in dajatev na državljane, npr. s povečanjem stroškov dostopa do goriv. Vse dodatne stroške, ki izhajajo iz novih dajatev, bi morali kriti proizvajalci in jih ne bi smeli prenesti na državljane. Zakonodaja Unije bi morala proizvajalce avtomobilov spodbujati, da državljanom ponudijo brezemisijška vozila po najnižjih stroških. Upoštevati bi morala tudi različne okoliščine v posameznih državah članicah, da ne bi prispevala k povečanju socialnih razlik, stopnje revščine ali izključenosti.

Trendi, namenjeni zmanjšanju emisij vozil, bi morali upoštevati tržni potencial, tako z vidika tehnoloških posebnosti proizvajalcev vozil ali njihove opreme kot z gospodarskega vidika, pri čemer je treba upoštevati finančne zmogljivosti državljanov države.

Poleg tega Poljska ne more sprejeti vključitve izjem za proizvajalce nekaterih luksuznih znamk, kar ni v skladu s splošnim načelom zmanjšanja emisij v vseh sektorjih na socialno pravičen način. V času krize bi morala biti odstopanja usmerjena na najrevnejše državljane in ne na proizvajalce luksuznih avtomobilov. Zato Poljska nasprotuje zadevnemu zakonodajnemu aktu.
