



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 28 март 2023 г.
(OR. en, it, pl)

Междуетноститутуционално досие:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

БЕЛЕЖКА ПО ТОЧКИ I/A

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Проект за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 за определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (първо четене) – Приемане на законодателния акт = Изявления

Изявления на Италия

Изявление 1

Италия споделя и е изцяло ангажирана с целта за декарбонизация на сектора на автомобилния транспорт, тъй като намаляването на емисиите на CO₂ в сектора, по-специално от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, е от съществено значение за постигането на целите на Съюза в областта на климата.

Считаме, че декарбонизацията в сектора на автомобилния транспорт трябва да се осъществява при спазване на принципите на икономически устойчив и социално справедлив преход към нулеви емисии и технологична неутралност.

Със сигурност подкрепяме електрификацията на леките търговски превозни средства. Не считаме обаче, че по време на преходния етап това трябва да бъде единственият начин за постигане на нулеви емисии.

Електрификацията изисква значителни промени в целия автомобилен сектор, които трябва да бъдат планирани и напътствани с необходимото внимание, за да се избегнат нежелани икономически, промишлени и социални последици. Автомобилите с двигателите с вътрешно горене се притежават от граждани с ниски доходи и ще останат в движение и след 2035 г. Успехът на електрическите автомобили ще зависи до голяма степен от това как те ще станат достъпни за тези граждани.

Междувременно технологичната неутралност ще позволи на държавите членки да използват всички решения, с които разполагат, за да декарбонизират транспортния сектор в зависимост от националните обстоятелства и изходни позиции. Използването на възобновяеми горива, съвместими с двигателите с вътрешно горене, ще гарантира незабавно намаляване на емисиите, без да се изискват прекомерни икономически жертви от страна на гражданите. Принудителната електрификация от своя страна може да е съпътствана от риск от неприемане от страна на пазара, което може да навреди на производителите на леки и лекотоварни автомобили. Освен това тя би попречила на технологичното развитие на хибридни двигатели с много слабо въздействие върху околната среда.

От гледна точка на промишлеността, нарастващото търсене на възобновяеми горива ще предостави на нефтохимическия сектор добра възможност за преход.

Като определя цел за намаляване на емисиите със 100% до 2035 г. и не предвижда никакви стимули за използването на възобновяеми горива, предложеният регламент не е в съответствие с принципа на технологичната неутралност. Поради това Италия не е в състояние да го подкрепи.

Припомняме, че постигането на целта за намаляване на емисиите със 100% зависи от няколко условия, включително:

- разработването на верига за създаване на стойност за електродвигателите и акумулаторните батерии в Съюза;
- устойчиво и диверсифицирано снабдяване с необходимите суровини;
- подходяща инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво;
- подобряване на електроенергийната мрежа, така че да може да поеме повишеното търсене;

- адаптиране на целия автомобилен сектор, включително чрез предоставяне на необходимите умения;
- приемане на новите превозни средства от пазара; те следва да се предлагат на достъпна цена, особено за най-уязвимите домакинства и потребители.

Ако тези условия, чието изпълнение не зависи единствено от прилагането на Регламент (ЕС) 2019/631 и ще изисква значителни инвестиции и компенсаторни мерки, не бъдат осъществени, въпросната цел би имала сериозни последици от икономическа, социална и екологична гледна точка, както и за стратегическата автономност на Съюза.

Във връзка с това отбелязваме, че досега подходът на Съюза към автомобилния сектор е предимно регулаторен, докато Съединените щати (със Закона за намаляване на инфлацията — IRA) и Китай са приели и планове за стимулиране.

Поради това считаме, че Комисията следва:

- да подкрепя с всички налични законодателни и финансови средства прехода на автомобилния сектор, по-специално на МСП;
- да наблюдава и да докладва своевременно и изчерпателно за напредъка към пътна мобилност с нулеви емисии, като се вземат предвид всички фактори, допринасящи за справедлив и икономически ефективен преход, включително оценка на евентуалните пропуски във финансирането, както е посочено в регламента (член 14а);
- да гарантира, въз основа на наблюдението, оценката и докладването, посочени по-горе, строг и надежден преглед на целите през 2026 г., както се изисква от регламента (член 15);
- да предприеме действия за изпълнение на разпоредбата, която предвижда регистрация след 2035 г. на превозните средства, задвижвани изключително с горива с нулеви емисии на CO₂ (съображение 11);
- да направи предложение за включване в регламента на механизми за отчитане на ползите от възобновяемите горива по отношение на намаляването на емисиите на CO₂.

Изявление 2

Италия взема под внимание писменото изявление на Комисията във връзка със съображение 11 от новия регламент относно емисиите от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства по отношение на регистрацията след 2035 г. на превозни средства с двигатели с вътрешно горене, които ще работят с неутрални по отношение на емисиите на CO₂ горива.

Фактът, че Комисията признава, че тези превозни средства все още могат да бъдат регистрирани и че поради това те също ще допринесат за постигането на целите за намаляване на емисиите, определени в регламента, е положително развитие.

Считаме, че това развитие е вследствие на искането, отправено в изявлението на Италия от 28 февруари, което доведе до отлагане на гласуването на регламента, който понастоящем се представя за разглеждане от държавите членки.

В този смисъл отбелязваме ангажимента на Комисията да приложи съображение 11 преди предвидения за 2026 г. преглед на целите на регламента, като представи законодателни предложения още през следващите месеци.

С оглед на тази отвореност и за постигането на по-голяма ефективност Италия поиска по-задълбочена дискусия между държавите членки, включваща всички налични решения.

От една страна, оценяваме високо решението за преразглеждане на двигателите с вътрешно горене, които са от съществено значение за икономическата и социалната устойчивост на много държави от Съюза, но от друга страна, считаме, че изявлението на Комисията, отнасящо се само до синтетичните горива, е прекалено ограничително тълкуване, което все още не дава възможност за пълното прилагане на принципа на технологична неутралност, отстояван последователно от Италия въз основа на техническите и научните данни.

Убедени сме, че биогоривата също могат да попаднат в категорията на неутралните по отношение на емисиите на CO₂ горива, що се отнася до общия баланс на CO₂, и да допринесат за постепенната декарбонизация на сектора.

Ето защо ще се стремим, в рамките на посочените от Комисията процедури за одобряване на законодателни актове, да гарантираме, че биогоривата също се считат за неутрални по отношение на емисиите на CO₂ горива, а що се отнася до окончателното решение на този Съвет и с надеждата за по-нататъшен ползотворен обмен, заявяваме, че ще се въздържим от гласуване.

Изявление на Полша

Полша твърдо се противопоставя на приемането на този законодателен акт.

Полша не подкрепя прехвърлянето на новите такси и тежести на гражданите, например чрез увеличаване на разходите за достъп до горива. Всички допълнителни разходи, произтичащи от новите тежести, следва да се поемат от производителите, а не да се прехвърлят на гражданите. Законодателството на ЕС следва да стимулира производителите на автомобили да предлагат превозни средства с нулеви емисии на възможно най-ниска цена за гражданите. То следва също така да отчита различните условия в отделните държави членки, за да избегне увеличаването на социалното разслоение, бедността или изключването.

Тенденциите, насочени към намаляване на емисиите от превозните средства, следва да отчитат потенциала на пазара както от гледна точка на технологичните специфики на производителите на превозни средства или на оборудване за тях, така и от икономическа гледна точка, при надлежно отчитане на финансовите възможности на гражданите на страната.

Освен това Полша не може да приеме предвиждането на освобождаване за производителите на определени луксозни марки; това е несъвместимо с общия принцип за намаляване на емисиите от всички сектори по социално справедлив начин. По време на криза дерогациите следва да са насочени по-скоро към най-бедните граждани, отколкото към производителите на луксозни автомобили. Ето защо Полша се противопоставя на този законодателен акт.

Съвместно изявление на Естония и Финландия

Напълно подкрепяме амбициозния пакет „Подготвени за цел 55“ и приветстваме резултата от гласуването на предложението на Комисията в Европейския парламент, което отразява компромисното споразумение, постигнато между институциите по време на тристранните срещи.

Въпреки че сме съгласни с целите на Регламента за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт в съответствие с целите на Съюза в областта на климата, изразяваме съжаление, че в Регламента не са взети предвид превозните средства, задвижвани с газ. За нас е важно да се насърчава използването на биометан в транспорта и в хода на преговорите направихме предложение за стимулиране на превозните средства, задвижвани с газ. Бихме искали също така да подчертаем пред Комисията съображението относно регистрацията на превозни средства, задвижвани с неутрални по отношение на CO₂ горива след 2035 г.

И накрая, считаме, че е от съществено значение при преразглеждането на стандартите за емисиите на CO₂ за тежкотоварните превозни средства да се запази технологичната неутралност.

Изявление на Комисията

Европейската комисия е поела ангажимент за технологично неутрално регулиране в областта на климата, по-специално по отношение на регламента за стандартите за емисиите на CO₂ от леки автомобили и лекотоварни превозни средства. Комисията признава и потвърждава решението на Европейския парламент и на Съвета да включат съображение 11 в договорения компромисен текст на преразглеждания регламент за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки и лекотоварни автомобили. Комисията ще приеме това съображение като отправна точка за съответни законодателни инициативи.

Като първа стъпка, веднага след приемането на регламента от Европейския парламент и от Съвета, Комисията ще представи регламент за изпълнение относно одобренията на типа на тези превозни средства, като по този начин ще създаде стабилна и надеждно работеща процедура за одобряване на типа за превозни средства, които работят изключително и постоянно с възобновяеми горива от небиологичен произход. Комисията ще работи за бързи процедури в рамките на Техническия комитет по моторните превозни средства (ТКМПС/TCMV) и ще насочи усилията си, в рамките на правната уредба, към успешното приключване на процеса на вземане на решение.

Комисията също така ще започне без забавяне да работи за по-нататъшното прилагане на съображение 11. След консултацията със заинтересованите страни, през есента на 2023 г. Комисията, в съответствие със законодателните си правомощия, ще предложи също така делегиран акт, в който се посочва как превозните средства, използващи само горива на основата на електроенергия, ще допринесат за постигането на целите за намаляване на емисиите на CO₂ във връзка с регулирането на стандартите относно емисиите на CO₂ от леки автомобили и лекотоварни превозни средства. В случай че съзаконодателите отхвърлят предложението, Комисията ще следва друг законодателен път, като например преразглеждане на регламента за CO₂, за да бъде приложено поне правното съдържание на делегирания акт.