



Βρυξέλλες, 28 Μαρτίου 2023
(OR. en, it, pl)

Διοργανικός φάκελος:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Σχέδιο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO ₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (πρώτη ανάγνωση) – Έκδοση της νομοθετικής πράξης = Δηλώσεις

Δηλώσεις της Ιταλίας

Δήλωση 1

Η Ιταλία συμμερίζεται και είναι απόλυτα προσηλωμένη στον στόχο της απαλλαγής του τομέα των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, καθώς η μείωση των εκπομπών CO₂ του τομέα αυτού, ιδίως από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα.

Πιστεύουμε ότι, στον τομέα των οδικών μεταφορών, η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές προς την κατεύθυνση των μηδενικών εκπομπών και της τεχνολογικής ουδετερότητας πρέπει να επιδιωχθεί σύμφωνα με τις αρχές μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης.

Τασσόμαστε σαφώς υπέρ του εξηλεκτρισμού των ελαφρών οχημάτων. Ωστόσο, δεν πιστεύουμε ότι αυτή θα πρέπει να είναι η μόνη οδός για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών κατά τη μεταβατική φάση.

Ο εξηλεκτρισμός απαιτεί σημαντικές αλλαγές σε ολόκληρο τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, οι οποίες πρέπει να σχεδιάζονται και να καθοδηγούνται με τη δέουσα προσοχή, προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες οικονομικές, βιομηχανικές και κοινωνικές επιπτώσεις. Τα αυτοκίνητα με κινητήρες εσωτερικής καύσης ανήκουν σε πολίτες χαμηλού εισοδήματος και θα παραμείνουν σε κυκλοφορία και μετά το 2035. Η επιτυχία των ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα εξαρτηθεί εν πολλοίς από τον τρόπο με τον οποίο θα καταστούν προσβάσιμα σε αυτούς τους πολίτες.

Εν τω μεταξύ, η τεχνολογική ουδετερότητα θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν όλες τις λύσεις που έχουν στη διάθεσή τους για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ανάλογα με τις εκάστοτε εθνικές συνθήκες και σημεία εκκίνησης. Η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων συμβατών με κινητήρες εσωτερικής καύσης θα διασφαλίσει την άμεση μείωση των εκπομπών χωρίς να απαιτούνται δυσανάλογες οικονομικές θυσίες από τους πολίτες. Αντιθέτως, ο υποχρεωτικός εξηλεκτρισμός μπορεί να ενέχει τον κίνδυνο μη αποδοχής από την αγορά, κάτι που μπορεί να βλάψει τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και ημιφορτηγών. Θα απέτρεπε επίσης την τεχνολογική ανάπτυξη υβριδικών κινητήρων με εξαιρετικά χαμηλό περιβαλλοντικό αντίκτυπο.

Από βιομηχανική άποψη, η αυξανόμενη ζήτηση για ανανεώσιμα καύσιμα θα αποτελέσει σημαντική ευκαιρία μετατροπής του πετροχημικού τομέα.

Με τον καθορισμό του στόχου εκμηδενισμού των εκπομπών το 2035 και ελλείψει πρόβλεψης κινήτρων για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων, ο προτεινόμενος κανονισμός δεν συνάδει με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν μπορεί να τον υποστηρίξει.

Υπενθυμίζουμε ότι η επίτευξη του στόχου εκμηδενισμού των εκπομπών εξαρτάται από διάφορες προϋποθέσεις, στις οποίες συγκαταλέγονται:

- η ανάπτυξη αξιακής αλυσίδας για ηλεκτρικούς κινητήρες και μπαταρίες στην Ένωση·
- ο βιώσιμος και διαφοροποιημένος εφοδιασμός με τις απαραίτητες πρώτες ύλες·
- οι επαρκείς υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού·
- η βελτίωση του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει την αυξημένη ζήτηση·

- η προσαρμογή ολόκληρου του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, μεταξύ άλλων μέσω της παροχής των απαιτούμενων δεξιοτήτων·
- η αποδοχή νέων οχημάτων από την αγορά, τα οποία θα πρέπει να διατίθενται σε προσιτή τιμή, ιδίως για τα πλέον ευάλωτα νοικοκυριά και καταναλωτές.

Εάν οι προϋποθέσεις αυτές, η εκπλήρωση των οποίων δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2019/631 ενώ θα απαιτήσει σημαντικές επενδύσεις και αντισταθμιστικά μέτρα, δεν εκπληρωθούν, ο αντίκτυπος του στόχου θα είναι σοβαρός όχι μόνον από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη αλλά και για τη στρατηγική αυτονομία της Ένωσης.

Σημειώνουμε, εν προκειμένω, ότι ενώ η μέχρι στιγμής ενωσιακή προσέγγιση έναντι του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι κυρίως κανονιστική, οι Ηνωμένες Πολιτείες (με τον νόμο για τη μείωση του πληθωρισμού - IRA) και η Κίνα έχουν επίσης εγκρίνει προγράμματα τόνωσης της οικονομίας.

Ως εκ τούτου, πιστεύουμε ότι η Επιτροπή θα πρέπει:

- να στηρίξει, με όλα τα διαθέσιμα νομοθετικά και χρηματοδοτικά μέσα, τη μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, ιδίως των ΜΜΕ·
- να παρακολουθεί και να υποβάλλει εγκαίρως ολοκληρωμένες εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο προς την οδική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, συνεκτιμώντας όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν σε μια δίκαιη και οικονομικά αποδοτική μετάβαση, μεταξύ των οποίων η αξιολόγηση πιθανών χρηματοδοτικών κενών, όπως αναφέρεται στον κανονισμό (άρθρο 14α)·
- να εξασφαλίσει, με βάση την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την υποβολή εκθέσεων που αναφέρονται ανωτέρω, την αυστηρή και αξιόπιστη επανεξέταση των στόχων το 2026, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (άρθρο 15)·
- να δώσει συνέχεια στη διάταξη για την ταξινόμηση, μετά το 2035, οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με καύσιμα μηδενικών εκπομπών CO₂ (αιτιολογική σκέψη 11)·
- να υποβάλει πρόταση προκειμένου να συμπεριληφθούν στον κανονισμό μηχανισμοί για τον υπολογισμό των οφελών, όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂, από τα ανανεώσιμα καύσιμα.

Δήλωση 2

Η Ιταλία σημειώνει τη γραπτή δήλωση της Επιτροπής σχετικά με την αιτιολογική σκέψη 11 του νέου κανονισμού για τις εκπομπές από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, όσον αφορά την ταξινόμηση, μετά το 2035, οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης που θα λειτουργούν με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO₂.

Η αναγνώριση από την Επιτροπή ότι τα οχήματα αυτά μπορούν ακόμη να ταξινομηθούν και ότι, ως εκ τούτου, θα συμβάλλουν επίσης στην επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών που καθορίζονται στον κανονισμό αποτελεί θετική εξέλιξη.

Θεωρούμε αυτή την εξέλιξη ως απάντηση στο αίτημα που περιλαμβάνεται στη δήλωση της Ιταλίας με ημερομηνία 28 Φεβρουαρίου, που οδήγησε στην αναβολή της ψηφοφορίας για τον κανονισμό που υποβάλλεται σήμερα στα κράτη μέλη προς αξιολόγηση.

Στο πλαίσιο αυτό, σημειώνουμε τη δέσμευση της Επιτροπής να εφαρμόσει την αιτιολογική σκέψη 11 πριν από την επανεξέταση των στόχων του κανονισμού που προβλέπονται για το 2026, με την υποβολή νομοθετικών προτάσεων ήδη κατά τους επόμενους μήνες.

Δεδομένου αυτού του ανοίγματος και για να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, η Ιταλία ζήτησε μια διεξοδικότερη συζήτηση μεταξύ των κρατών μελών, η οποία θα περιλαμβάνει όλες τις διαθέσιμες λύσεις.

Αφενός, εκτιμούμε την απόφαση επανεξέτασης των κινητήρων εσωτερικής καύσης, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητα πολλών χωρών της ΕΕ. Αφετέρου, θεωρούμε ότι η πρόβλεψη στη δήλωση της Επιτροπής μόνο για τα συνθετικά καύσιμα αποτελεί υπερβολικά περιοριστική ερμηνεία, η οποία δεν επιτρέπει ακόμη την πλήρη εφαρμογή της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας, για την οποία η Ιταλία ανέκαθεν αγωνιζόταν βάσει τεχνικών και επιστημονικών δεδομένων.

Είμαστε πεπεισμένοι ότι τα βιοκαύσιμα μπορούν επίσης να εμπίπτουν στην κατηγορία των καυσίμων που είναι ουδέτερα ως προς το CO₂ όσον αφορά το συνολικό ισοζύγιο CO₂ και που συμβάλλουν στη σταδιακή απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Ως εκ τούτου, θα προσπαθήσουμε, στο πλαίσιο των διαδικασιών για την έγκριση των νομοθετικών πράξεων που υποδεικνύει η Επιτροπή, να διασφαλίσουμε ότι τα βιοκαύσιμα θεωρούνται επίσης ουδέτερα ως προς το CO₂ και, όσον αφορά την τελική απόφαση αυτού του Συμβουλίου, με την ελπίδα μιας επακόλουθης εποικοδομητικής ανταλλαγής, απέχουμε από την ψηφοφορία.

Δήλωση της Πολωνίας

Η Πολωνία αντιτίθεται σθεναρά στην έκδοση αυτής της νομοθετικής πράξης.

Τάσσεται κατά των νέων τελών και επιβαρύνσεων που μετακυλίνουν στους πολίτες, π.χ. μέσω της αύξησης του κόστους πρόσβασης στα καύσιμα. Τυχόν πρόσθετα έξοδα που προκύπτουν από τις νέες επιβαρύνσεις θα πρέπει να τα επωμίζονται οι κατασκευαστές και να μην μετακυλίνουν στους πολίτες. Η νομοθεσία της ΕΕ θα πρέπει να παρέχει κίνητρα στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να προσφέρουν οχήματα μηδενικών εκπομπών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για τους πολίτες. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές περιστάσεις των κρατών μελών ξεχωριστά, ώστε να μην επιδεινωθεί η κοινωνική διαστρωμάτωση, η φτώχεια ή ο αποκλεισμός.

Οι τάσεις που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών των οχημάτων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις δυνατότητες της αγοράς όσον αφορά αφενός τις τεχνολογικές ιδιαιτερότητες των κατασκευαστών οχημάτων ή εξοπλισμού οχημάτων και αφετέρου τις οικονομικές πτυχές, συνεκτιμώντας δεόντως την οικονομική ικανότητα των πολιτών της χώρας.

Επιπλέον, η Πολωνία δεν μπορεί να αποδεχτεί την εισαγωγή εξαιρέσεων για τους κατασκευαστές ορισμένων πολυτελών σημάτων. Αυτό δεν είναι σύμφωνο με τη γενική αρχή ότι οι εκπομπές θα πρέπει να μειωθούν από όλους τους κλάδους κατά τρόπο που να είναι κοινωνικά δίκαιος. Σε καιρούς κρίσης, οι εξαιρέσεις θα πρέπει να αφορούν τους φτωχότερους πολίτες και όχι στους κατασκευαστές πολυτελών αυτοκινήτων. Ως εκ τούτου, η Πολωνία εκφράζει την αντίθεσή της σε αυτήν τη νομοθετική πράξη.

Κοινή δήλωση της Εσθονίας και της Φινλανδίας

Υποστηρίζουμε πλήρως τη φιλόδοξη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % (Fit for 55) και εκφράζουμε την ικανοποίησή μας για το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επί της πρότασης της Επιτροπής, το οποίο αντικατοπτρίζει τη συμβιβαστική συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ των θεσμικών οργάνων στους τριμερείς διαλόγους.

Μολονότι συμφωνούμε με τους στόχους του κανονισμού για μείωση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης για το κλίμα, εκφράζουμε τη λύπη μας διότι στον κανονισμό δεν λαμβάνονται υπόψη τα οχήματα που κινούνται με αέριο. Κατά τη γνώμη μας, η προώθηση της χρήσης του βιομεθανίου στις μεταφορές είναι σημαντική, και κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων υποβάλαμε πρόταση κινήτρου για οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο. Θα θέλαμε επίσης να τονίσουμε στην Επιτροπή την αιτιολογική σκέψη σχετικά με την ταξινόμηση μετά το 2035 οχημάτων που λειτουργούν με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO₂.

Τέλος, θεωρούμε ζωτικής σημασίας τη διατήρηση της τεχνολογικής ουδετερότητας κατά την αναθεώρηση των προτύπων CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Δήλωση της Επιτροπής

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει δεσμευτεί για τη θέσπιση τεχνολογικά ουδέτερης νομοθεσίας για το κλίμα, ιδίως όσον αφορά τη ρύθμιση των προτύπων εκπομπών CO₂ από αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η Επιτροπή αποδέχεται και επιβεβαιώνει την απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου να συμπεριληφθεί η αιτιολογική σκέψη 11 στο συμβιβαστικό κείμενο που συμφωνήθηκε για την αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με τον καθορισμό των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά. Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει αυτή την αιτιολογική σκέψη ως σημείο εκκίνησης για αντίστοιχες νομοθετικές πρωτοβουλίες.

Ως πρώτο βήμα, αμέσως μετά την έκδοση του κανονισμού από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η Επιτροπή υποβάλλει εκτελεστικό κανονισμό για τις εγκρίσεις τύπου των εν λόγω οχημάτων, θεσπίζοντας, έτσι, μια αξιόπιστη και θωρακισμένη έναντι της απάτης διαδικασία έγκρισης τύπου για οχήματα που κινούνται αποκλειστικά και μονίμως με καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές. Η Επιτροπή θα καταβάλει προσπάθειες για την ταχεία διεξαγωγή των εργασιών στο πλαίσιο της Τεχνικής Επιτροπής για τα Μηχανοκίνητα Οχήματα (TEMO) και θα αφοσιωθεί, εντός του νομικού πλαισίου, στην επιτυχή ολοκλήρωση της διαδικασίας λήψης απόφασης.

Η Επιτροπή θα εργαστεί επίσης χωρίς καθυστέρηση για την περαιτέρω εφαρμογή της αιτιολογικής σκέψης 11. Μετά τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή θα προτείνει επίσης, σύμφωνα με τη νομική εξουσιοδότηση, το φθινόπωρο του 2023, κατ' εξουσιοδότηση πράξη που θα προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο τα οχήματα που κινούνται μόνο με ηλεκτροκαύσιμα θα συμβάλουν στους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂, σε σχέση με τη ρύθμιση των προτύπων εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Στην περίπτωση που οι συννομοθέτες απορρίψουν την πρόταση, η Επιτροπή θα ακολουθήσει άλλη νομοθετική οδό, για παράδειγμα την αναθεώρηση του κανονισμού για το CO₂, με σκοπό την ενσωμάτωση, τουλάχιστον, του νομικού περιεχομένου της κατ' εξουσιοδότηση πράξης.