

Brüssel, 28. märts 2023
(OR. en, it, pl)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

I/A-PUNKTI MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Eelnõu: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõidautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO ₂ heite norme kooskõlas liidu suurendatud kliimaeesmärkidega (esimene lugemine) – Seadusandliku akti vastuvõtmine = Avaldused

Itaalia avaldused

Avaldus nr 1

Itaalia on nõus eesmärgiga vähendada maanteetranspordi sektori CO₂ heidet ja on täielikult sellele eesmärgile pühendunud, sest sektori, eelkõige sõidautode ja kergsõidukite CO₂ heite vähendamine on määrava tähtsusega liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks.

Meie arvates peaks maanteetranspordi sektori CO₂ heite vähendamine toimuma kooskõlas majanduslikult kestliku ja sotsiaalselt õiglase heiteta sõidukitele ülemineku ja tehnoloogianeutraalsuse põhimõtetega.

Pooldame kindlalt kergsõidukite elektrifitseerimist. Siiski pole me veendunud, et üleminekuetapis peaks see olema ainus viis heiteta maanteeliikluse saavutamiseks.

Elektrifitseerimiseks on vaja märkimisväärsed muutusi kogu autotööstuses, mida on vaja planeerida ja suunata nõuetekohase hoolikusega, et vältida soovimatuid majanduslikke, tööstuslikke ja sotsiaalseid mõjusid. Sisepõlemismootoriga autod kuuluvad väikese sissetulekuga inimestele ning need autod jäävad ringlusesse ka pärast 2035. aastat. Elektriautode edu sõltub väga palju sellest, kui võrd kättesaadavaks saavad nad eelmainitud inimestele.

Samal ajal võimaldab tehnoloogianeutraalsus kasutada liikmesriikidel kõiki nende käsutuses olevaid lahendusi maanteetranspordisektori CO₂ heite vähendamiseks, sõltuvalt riiklikest oludest ja lähtepositsioonist. Sisepõlemismootoritesse sobivate taastuvkütuste kasutamine tagab CO₂ heite kohese vähenemise, ilma et kodanikel oleks vaja tuua ebaproportsionaalseid majanduslikke ohvreid. Sundelektrifitseerimine võib seevastu hõlmata riski, et turg seda ei aktsepteeri, mis omakorda võib kahjustada auto- ja kaubikutootjaid. Samuti võib see takistada väga väheste keskkonnamõjuga hübriidmootorite tehnoloogia arendamist.

Tööstuslikus plaanis annab suurenev nõudlus taastuvkütuse järele naftakeemiasektorile olulise võimaluse kohaneda.

Kui kavandatud määruks seatakse eesmärgiks vähendada 2035. aastaks CO₂ heidet 100 % ega pakuta stiimuleid taastuvkütuste kasutamiseks, ei ole määrus kooskõlas tehnoloogianeutraalsuse põhimõttega. Seetõttu ei saa Itaalia seda toetada.

Me juhime tähelepanu sellele, et CO₂ heite 100 % vähendamise eesmärk sõltub mitmetest tingimustest, sealhulgas järgnevast:

- elektrimootorite ja akude väärtusahela areng liidus;
- vajalike toorainete kestlik ja mitmekesine tarne;
- piisav laadimis- ja tankimistaristu;
- elektrivõrgu ajakohastamine, et see tuleks toime nõudluse suurenemisega;

- kogu autotööstuse kohanemine, sealhulgas vajalike oskuste pakkumise kaudu;
- uute sõidukite aktsepteerimine turul ja nende taskukohase hinnaga kättesaadavus, eeskätt kõige haavatavamatele majapidamistele ja tarbijatele.

Kui need tingimused, mille täitmine ei sõltu ainult määruse (EL) 2019/631 rakendamisest ja milleks on vaja märkimisväärsed investeeringuid ja kompensatsioonimeetmeid, jäävad täitmata, oleks eelnimetatud eesmärgil tõsine majanduslik, sotsiaalne ja keskkonnavaline mõju ning see mõjutaks ka liidu strateegilist sõltumatust.

Sellega seoses märgime, et kuni tänaseni on liidu lähenemisviis autotööstusele olnud valdavalt reguleeriv, samal ajal kui Ameerika Ühendriigid (inflatsiooni vähendamise seaduse abil) ja Hiina on võtnud vastu ka toetuskavad.

Seetõttu usume, et komisjon peaks tegema järgmist:

- toetama autotööstust, eriti selle VKEsid üleminekul, kasutades kõiki kättesaadavaid seadusandlikke ja finantsvahendeid;
- teostama seiret ja teatama õigeaegselt ja terviklikul viisil edusammudest maanteeliikluse CO₂ heite kaotamise suunas liikumisel, võttes arvesse kõiki tegureid, mis aitavad kaasa õiglasele ja kulutõhusale üleminekule, sealhulgas hinnates võimalikke lünki rahastamises, nagu on sätestatud määruses (artikkel 14a);
- tagama vastavalt määruses (artikkel 15) ette nähtule eespool osutatud seire, hindamise ja aruandluse põhjal range ja usaldusväärse eesmärkide läbivaatamise 2026. aastal;
- võtma järeelmeetmeid seoses selliste sõidukite, mis töötavad eranditult CO₂ heiteta kütustega, registreerimisega pärast 2035. aastat (põhjendus 11);
- tegema ettepaneku lisada määrusesse mehhanismid, mis arvestavad sellega, millised eelised on CO₂ heite vähendamisel taastuvkütustel.

Avaldus nr 2

Itaalia võtab teadmiseks komisjoni kirjaliku avalduse sõiduautode ja kaubikute heidet käsitleva uue määruse põhjenduse 11 kohta, mis puudutab selliste sõidukite registreerimist pärast 2035. aastat, mille sisepõlemismootor töötab CO₂ heiteta kütustel.

Asjaolu, et komisjoni tunnistab seda, et kõnealuseid sõidukeid on võimalik jätkuvalt registreerida ning et seega aitavad need saavutada nimetatud määruuses sätestatud heite vähendamise eesmärgi, kujutab endast positiivset arengut.

Käsitlеме seda sammu vastusena Itaalia poolt käesoleva aasta 28. veebruaril tehtud taotlusele, mille tõttu lükkus edasi hääletamine määruse üle, mis esitatakse nüüd liikmesriikidele hindamiseks.

Sellega seoses võtame teadmiseks komisjoni kohustuse rakendada põhjendus 11 enne määruse eesmärkide läbivaatamist, mis on kavandatud 2026. aastaks, esitades selleks ettepanekud juba lähikuudel.

Seda avatust silmas pidades taotles Itaalia põhjalikumat arutelu liikmesriikide vahel, mis hõlmaks tõhususe eesmärgil kõiki kättesaadavaid lahendusi.

Ühest küljest peame tervitatavaks otsust kaaluda uuesti sisepõlemismootorite küsimust, mis on oluline paljude ELi riikide majandusliku ja sotsiaalse kestlikkuse jaoks; teisest küljest leiame, et komisjon on oma avalduses üksnes sünteetilisi kütuseid käsitledes seda küsimust liiga kitsalt tõlgendanud, mis endiselt ei võimalda täielikult rakendada tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet, mille eest Itaalia on tehnilistele ja teaduslikele andmetele tuginedes alati võidelnud.

Meie arvates saab biokütused samuti lisada nende kütuste kategooriasse, mis on üldise CO₂ tasakaalu seisukohast neutraalsed ning aitavad CO₂ heidet sektoris järk-järgult vähendada.

Seetõttu teeme komisjoni poolt viidatud seadusandlike aktide heakskiitmise menetluses kõik jõupingutused selleks, et biokütuseid käsitletaks samuti CO₂ heiteta kütustena, ning lootuses, et edaspidi tuleb selles küsimuses veel sisukaid arutelusid, hoidume nõukogu lõpliku otsuse üle hääletamisest.

Poola avaldus

Poola on selle seadusandliku akti vastuvõtmisele kategooriliselt vastu.

Poola ei poolda uusi lõive ja koormust, mis kodanikele asetatakse, näiteks suurendades kütustele juurdepääsuga seotud kulusid. Uutest koormustest põhjustatud täiendavad kulud peaks jääma tootjate, mitte kodanike kanda. ELi seadusandlus peaks andma autotootjatele stiimuli pakkuda kodanikele heitevabu sõidukeid võimalikult väikeste kuludega. Ühtlasi peaks see pidama silmas eri liikmesriikide erinevaid olusid, et vältida sotsiaalse kihistumise, vaesuse ja tõrjutuse süvenemist.

Mootorsõidukite heitkoguste vähendamisele suunatud suundumuste juures tuleks arvestada turupotentsiaali nii seoses sõidukite või sõiduki varustuse tootjate tehnoloogiliste eripärade kui ka majanduslike aspektidega, võttes nõuetekohaselt arvesse riigi kodanike finantssuutlikkust.

Peale selle ei saa Poola nõustuda erandite kehtestamisega teatavate luksuskaubamärkide tootjatele. See ei ole kooskõlas üldpõhimõttega, mille kohaselt tuleks heidet vähendada kõigis sektorites sotsiaalselt õiglasel viisil. Kriisiajal peaks erandid olema suunatud kõige vaesematele kodanikele, mitte luksusautode tootjatele. Sellepärast väljendab Poola kõnealusele seadusandlikule aktile vastuseisu.

Eesti ja Soome ühisavaldus

Toetame täielikult ambitsioonikat paketti „Eesmärk 55“ ja tervitame Euroopa Parlamendis komisjoni ettepaneku üle toimunud hääletuse tulemust, mis kajastab kolmepoolsetel kohtumistel institutsioonide vahel saavutatud kompromisskokkulepet.

Kuigi nõustume määruse eesmärkidega vähendada maanteetranspordi heitkoguseid vastavalt liidu kliimaeesmärkidele, peame kahetsusväärseks, et määruks ei võeta arvesse gaasikütusel töötavaid sõidukeid. Meie jaoks on oluline edendada biometaani kasutamist transpordis ning läbirääkimiste käigus tegime ettepaneku stimuleerida gaasikütusel töötavate sõidukite kasutamist. Samuti tahaksime komisjonile toonitada põhjendust, mis käsitleb CO₂-neutraalsetel kütustel töötavate sõidukite registreerimist pärast 2035. aastat.

Peame oluliseks, et raskeveokite CO₂ heite normide läbivaatamisel säilitataks tehnoloogiline neutraalsus.

Komisjoni avaldus

Euroopa Komisjon on pühendunud tehnoloogianeutraalsele kliimamäärusele, seda eelkõige sõiduautode ja kergsõidukite CO₂ heite normide reguleerimise osas. Komisjon tunnustab ja kinnitab Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsust lisada uute sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme kehtestava määruse läbivaatamise kokkulepitud kompromissteksti põhjendus 11. Komisjon seab selle põhjenduse asjaomaste seadusandlike algatuste lähtepunktiks.

Kohe pärast seda, kui Euroopa Parlament ja nõukogu on määruse vastu võtnud, esitab komisjon esimese sammuna rakendusmääruse, millega kinnitatakse kõnealuste sõidukite tüübid ning kehtestatakse toimiv ja maksudest kõrvalehoidumist mitte võimaldav tüübikinnitusmenetlus sõidukitele, mille puhul kasutatakse üksnes muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud vedelaid ja gaasilisi transpordikütuseid. Mootorsõidukite tehnilises komitees teeb komisjon tööd kiirete menetluste nimel ja õigusraamistiku puhul pühendub otsustusprotsessi edukale lõpuleviimisele.

Komisjon tegeleb viivitamata ka põhjenduse 11 edasise rakendamisega. Vastavalt õiguslikele volitustele esitab komisjon 2023. aasta sügisel pärast sidusrühmadega konsulteerimist ka delegeeritud õigusakti ettepaneku, milles täpsustatakse, kuidas üksnes elektrokütuseid kasutavad sõidukid aitaksid saavutada CO₂ heite vähendamise eesmärke seoses sõiduautode ja kergsõidukite CO₂ heite normide reguleerimisega. Kui kaasseadusandjad ettepaneku tagasi lükkavad, kasutab komisjon selleks, et rakendada vähemalt delegeeritud õigusakti õiguslikku sisu, veel ühte seadusandlikku varianti, näiteks vaatab läbi CO₂ heidet käsitleva määruse.