



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. kovo 28 d.
(OR. en, it, pl)

Tarpinstitucinė byla:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO ₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631, projektas (pirmasis svarstymas) – Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas = Pareiškimai

Italijos pareiškimai

1 pareiškimas

Italija pritaria kelių transporto sektoriaus dekarbonizacijos tikslui ir yra visapusiškai įsipareigojusi jo siekti, nes, įgyvendinant Sąjungos klimato srities tikslus, mažinti šio sektoriaus, visų pirma lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių, išmetamą CO₂ kiekį yra būtina.

Mūsų nuomone, kelių transporto sektoriaus dekarbonizacijos turėtų būti siekiama laikantis principų užtikrinti ekonomiškai tvarų ir socialiniu atžvilgiu teisingą perėjimą prie nulinės taršos ir technologinį neutralumą.

Neabejotinai pritariame lengvųjų automobilių elektrifikacijai. Vis dėlto nemanome, kad pertvarkos etape tai turėtų būti vienintelis kelias link nulinės taršos užtikrinimo.

Elektrifikacijai reikia didelių pokyčių visame automobilių pramonės sektoriuje, kuriuos reikia atidžiai planuoti ir valdyti, kad būtų išvengta nepageidaujamų ekonominių, pramoninių ir socialinių pasekmių. Automobiliai su degimo varikliu priklauso mažas pajamas gaunantiems gyventojams ir tokiais automobiliais bus važinėjama ir po 2035 m. Elektromobilių populiarumas labai priklausys nuo to, koku būdu jie taps prieinami šiems gyventojams.

Tuo tarpu technologinis neutralumas sudarys valstybėms narėms galimybę naudotis visais joms prieinamais transporto sektoriaus dekarbonizacijos sprendimais, priklausomai nuo nacionalinių aplinkybių ir atskaitos taškų. Naudojant degimo variklius tinkamą atsinaujinančiųjų išteklių kurą bus užtikrinta, kad išmetamųjų teršalų kiekis būtų sumažintas nedelsiant ir neužkraunant gyventojams neproporcingų ekonominių nuostolių. Priverstinė elektrifikacija, priešingai, kelia nepripažinimo rinkoje pavojų, o tai galėtų pakenkti automobilių ir furgonų gamintojams. Be to, būtų užkirstas kelias labai nedidelio poveikio aplinkai hibridinių variklių technologinei plėtrai.

Žvelgiant iš pramonės perspektyvos, auganti atsinaujinančiųjų išteklių kuro paklausa suteiks naftos chemijos sektoriui svarbią progą persiorientuoti.

Nustatant tikslą iki 2035 m. 100 % sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir nenumatant paskatų atsinaujinančiųjų išteklių kuro naudojimui, siūlomą reglamentu nesilaikoma technologinio neutralumo tikslo. Todėl Italija jam pritarti negali.

Primename, kad tikslo 100 % sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį įgyvendinimas priklauso nuo kelių sąlygų, be kita ko:

- elektros variklių ir baterijų vertės grandinės plėtojimo Sąjungoje;
- tvaraus ir diversifikuoto reikiamų žaliavų tiekimo;
- tinkamos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros;
- elektros tinklo atnaujinimo, kad jis atlaikytų išaugusį poreikį;

- viso automobilių pramonės sektoriaus prisitaikymo, be kita ko, užtikrinant reikiamus įgūdžius;
- naujų automobilių pripažinimo rinkoje – šie automobiliai turėtų būti tiekiami už tokią kainą, kuri visų pirma būtų prieinama pažeidžiamiausiems namų ūkiams ir vartotojams.

Jeigu šios sąlygos – o joms įvykdyti neužtenka vien įgyvendinti Reglamentą (EB) Nr. 2019/631 ir reikės didelių investicinių ir kompensacinių priemonių, nebūtų įvykdytos, šio tikslo pasekmės būtų rimtos ekonominiu, socialiniu bei aplinkos atžvilgiu ir paveiktų Sąjungos strateginį savarankiškumą.

Pažymime, kad šiuo klausimu Sąjunga iki šiol automobilių pramonės sektoriui daugiausiai taikė reglamentuojamąjį požiūrį, o Jungtinės Valstijos (priimdamos Infliacijos mažinimo aktą) ir Kinija patvirtino ir skatinamuosius planus.

Todėl manome, kad Komisija turėtų:

- visomis prieinamomis teisėkūros ir finansinėmis priemonėmis remti automobilių pramonės sektoriaus, visų pirma, jo MVĮ, pertvarką;
- stebėti pažangą, daromą siekiant nulinės taršos judumo keliuose, ir laiku bei išsamiai teikti apie ją ataskaitas, įvertinant visus veiksnius, kuriais prisidedama prie sąžiningos ir ekonomiškai efektyvios pertvarkos, įskaitant galimų finansavimo spragų vertinimą, kaip išdėstyta reglamente (14a straipsnis);
- remiantis pirmiau nurodyta stebėsena, vertinimu ir ataskaitų teikimu, užtikrinti griežtą ir patikimą tikslų peržiūrą 2026 m., kaip numatyta reglamente (15 straipsnis);
- imtis tolesnių veiksmų, susijusių su nuostata dėl automobilių, kuriems naudojamas išimtinai nulinės CO₂ taršos kuras, registravimo (11 konstatuojamoji dalis);
- pasiūlyti į reglamentą įtraukti mechanizmus, skirtus atsinaujinančiųjų išteklių kuro teikiamai naudai išmetamo CO₂ kiekio sumažinimo požiūriu fiksuoti.

2 pareiškimas

Italija atkreipia dėmesį į Komisijos rašytinį pareiškimą dėl naujo reglamento dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamų teršalų 11 konstatuojamosios dalies dėl transporto priemonių su vidaus degimo varikliais, kurios bus varomos neutralaus anglies dioksido poveikio degalais, registravimo po 2035 m.

Komisijos pripažinimas, kad šios transporto priemonės vis dar gali būti registruojamos ir kad dėl to jos taip pat padės pasiekti reglamente nustatytus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, yra teigiamas pokytis.

Manome, kad šis žingsnis yra atsakas į šių metų vasario 28 d. Italijos pareiškime pateiktą prašymą; dėl jo buvo atidėtas balsavimas dėl reglamento, kuris dabar pateikiamas valstybėms narėms vertinti.

Šiuo atžvilgiu atkreipiame dėmesį į Komisijos įsipareigojimą įgyvendinti 11 konstatuojamąją dalį prieš peržiūrint reglamento tikslus (tai padaryti numatyta 2026 m.), pateikiant pasiūlymus dėl teisės aktų jau ateinančiais mėnesiais.

Atsižvelgdama į šią atsivėrusią galimybę ir siekdama, kad ja būtų veiksmingiau pasinaudota, Italija paprašė valstybių narių surengti išsamesnę diskusiją dėl visų turimų sprendimų.

Viena vertus, palankiai vertiname sprendimą persvarstyti vidaus degimo variklius, kurie yra labai svarbūs daugelio ES šalių ekonominiam ir socialiniam tvarumui; kita vertus, manome, kad Komisija, savo pareiškime numatydama tik sintetinius degalus, pateikia pernelyg siaurą aiškinimą, kuris vis dar neleidžia visiškai įgyvendinti technologinio neutralumo principo, dėl kurio Italija visada kovojo remdamasi techniniais ir moksliniais duomenimis.

Manome, kad biodegalai taip pat gali būti įtraukti į degalų, kurie yra neutralūs bendros CO₂ pusiausvyros požiūriu ir kurie prisideda prie laipsniškos sektoriaus dekarbonizacijos, kategoriją.

Todėl Komisijos nurodytą teisėkūros procedūra priimamų aktų patvirtinimo procedūrų kontekste dėsime visas pastangas siekdami užtikrinti, kad biodegalai taip pat būtų laikomi neutralaus anglies dioksido poveikio degalais, ir, tikėdamiesi tolesnių vaisingų diskusijų, susilaikome nuo balsavimo dėl galutinio šio Tarybos sprendimo.

Lenkijos pareiškimas

Lenkija griežtai prieštarauja šio teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimui.

Ji nepitaria tam, kad gyventojams būtų užkrauti nauji mokesčiai ir našta, pavyzdžiui, didinant degalų prieinamumo išlaidas. Bet kokias papildomas išlaidas, susidarančias dėl naujos naštos, turėtų prisiimti ne gyventojai, o gamintojai. ES teisės aktais turėtų būti nustatyta paskata automobilių gamintojams visai netaršias transporto priemonės gyventojams pasiūlyti mažiausia galima kaina. Jais taip pat turėtų būti atsižvelgiama į skirtingas atskirų valstybių narių aplinkybes, kad nebūtų didinamas socialinis susisluoksniavimas, skurdas ar atskirtis.

Transporto priemonių išmetamo teršalų kiekio mažinimo tendencijomis turėtų būti atsižvelgiama į rinkos potencialą tiek transporto priemonių ar jų įrangos gamintojų technologinių ypatybių, tiek ekonominių aspektų požiūriu, deramai atsižvelgiant į šalies gyventojų finansinį pajėgumą.

Be to, Lenkija negali pritarti numatytoms išimtims tam tikrų prabangos prekės ženklų gamintojams; tai nesuderinama su bendruoju principu, kad išmetamą teršalų kiekį visi sektoriai turėtų mažinti socialiai teisingu būdu. Krizės laikotarpiais išimtys turėtų būti nukreiptos ne į prabangių automobilių gamintojus, o į skurdžiausius gyventojus. Todėl Lenkija prieštarauja šiam teisėkūros procedūra priimamam aktui.

Estijos ir Suomijos bendras pareiškimas

Visapusiškai remiame plataus užmojo Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį ir palankiai vertiname balsavimo dėl Komisijos pasiūlymo Europos Parlamente rezultatus, kurie atspindi triloguose institucijų pasiektą kompromisinį susitarimą.

Nors pritariame reglamento tikslams mažinti kelių transporto išmetamų teršalų kiekį laikantis Sąjungos klimato srities tikslų, apgailestaujame, kad reglamente neatsižvelgiama į dujomis varomas transporto priemones. Mums svarbu skatinti biometano naudojimą transporto sektoriuje ir derybų metu pateikėme pasiūlymą dėl paskatos naudoti dujomis varomas transporto priemones. Taip pat norėtume pabrėžti Komisijai konstatuojamąją dalį dėl transporto priemonių, varomų neutralaus CO₂ poveikio degalais, registravimo po 2035 m.

Galiausiai manome, jog labai svarbu, kad persvarstant sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus būtų išlaikytas technologinis neutralumas.

Komisijos pareiškimas

Europos Komisija yra įsipareigojusi kurti technologiškai neutralią klimato srities reglamentavimo sistemą. Tai visų pirma pasakytina apie lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų reglamentavimą. Komisija pripažįsta ir patvirtina Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą į kompromisinį peržiūrėto Reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, tekstą įtraukti 11 konstatuojamąją dalį. Ja remdamasi Komisija parengs atitinkamas teisėkūros iniciatyvas.

Visų pirma, kai tik Europos Parlamentas ir Taryba priims šį reglamentą, Komisija pateiks su šių transporto priemonių tipo patvirtinimu susijusį įgyvendinimo reglamentą – juo bus nustatytas griežtas ir neišvengiamas tik nebiologinės kilmės kuru iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių nuolat varomų transporto priemonių tipo patvirtinimo procesas. Komisija sieks užtikrinti spartų darbą Motorinių transporto priemonių techniniame komitete ir dės pastangas, laikydamasi teisinės sistemos, sėkmingai užbaigti sprendimų priėmimo procesą.

Komisija taip pat imsis skubių tolesnio 11 konstatuojamosios dalies įgyvendinimo veiksmų. Pasikonsultavusi su suinteresuotaisiais subjektais, Komisija, laikydamasi teisinių įgaliojimų, 2023 m. rudenį taip pat pasiūlys deleguotąjį aktą, kuriuo bus patikslinta, kaip, atsižvelgiant į lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų reglamentą, prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų turėtų prisidėti tik elektroliziniu kuru varomos transporto priemonės. Jei teisėkūros institucijos pasiūlymą atmes, Komisija pasitelks kitas teisėkūros priemones, pavyzdžiui, atliks CO₂ reglamento peržiūrą, siekdama į jį įtraukti bent deleguotojo akto turinį.