

Bruxelas, 28 de março de 2023
(OR. en, it, pl)

Dossiê interinstitucional:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que diz respeito ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima (primeira leitura) – Adoção do ato legislativo = Declarações

Declarações da Itália

Declaração 1

A Itália partilha e está plenamente empenhada no objetivo de descarbonizar o setor dos transportes rodoviários, uma vez que a redução das emissões de CO₂ do setor, em especial das provenientes dos veículos de passageiros e comerciais ligeiros, é essencial para alcançar os objetivos climáticos da União.

Consideramos que a descarbonização no setor dos transportes rodoviários deverá ser prosseguida em conformidade com os princípios de uma transição economicamente sustentável e socialmente justa para atingir emissões nulas e a neutralidade tecnológica.

Somos indubitavelmente a favor da eletrificação dos veículos ligeiros. No entanto, não cremos que esta seja a única via para alcançar emissões nulas na fase de transição.

A eletrificação requer mudanças significativas em todo o setor automóvel, que devem ser planeadas e orientadas com o devido cuidado, a fim de evitar impactos económicos, industriais e sociais indesejáveis. Os automóveis com motores de combustão são propriedade de cidadãos com baixos rendimentos e continuarão em circulação após 2035. O êxito dos automóveis elétricos dependerá em grande medida da forma como se tornarão acessíveis a esses cidadãos.

Entretanto, a neutralidade tecnológica permitirá que os Estados-Membros recorram a todas as soluções à sua disposição para descarbonizar o setor dos transportes, de acordo com as circunstâncias e os pontos de partida nacionais. A utilização de combustíveis renováveis, compatíveis com motores de combustão, acarretará uma redução imediata das emissões sem exigir aos cidadãos sacrifícios económicos desproporcionados. Impor a eletrificação pode, pelo contrário, comportar o risco de não aceitação pelo mercado, o que pode prejudicar os produtores de veículos de passageiros e comerciais ligeiros. Além disso, impediria o desenvolvimento tecnológico de motores híbridos de impacto ambiental muito reduzido.

De um ponto de vista industrial, o aumento da procura de combustíveis renováveis constituirá uma importante oportunidade de conversão para o setor petroquímico.

Ao fixar uma meta de redução de 100 % das emissões em 2035 e não proporcionar nenhum incentivo ao uso de combustíveis renováveis, a proposta de regulamento não está em conformidade com o princípio da neutralidade tecnológica. Por conseguinte, a Itália não pode apoiá-la.

Recordamos que a consecução de um objetivo de redução de 100 % das emissões depende de várias condições, nomeadamente:

- o desenvolvimento de uma cadeia de valor para motores e baterias elétricos na União;
- um aprovisionamento sustentável e diversificado das matérias-primas necessárias;
- infraestruturas de carregamento e abastecimento adequadas;
- melhoria da rede elétrica para que possa dar resposta ao aumento da procura;

- adaptação do setor automóvel no seu conjunto, nomeadamente através da disponibilização das competências necessárias;
- aceitação pelo mercado de veículos novos, que deverão estar disponíveis a um preço acessível, em especial para as famílias e os consumidores mais vulneráveis.

Se estas condições, cujo cumprimento não depende exclusivamente da aplicação do Regulamento (CE) n.º 2019/631 e requererá investimentos significativos e medidas de compensação, não forem preenchidas, as repercussões do objetivo serão graves, em termos económicos, sociais e ambientais, bem como para a autonomia estratégica da União.

A este respeito, observamos que a abordagem da União relativamente ao setor automóvel até à data é predominantemente de ordem regulamentar, enquanto os Estados Unidos (com a Lei IRA) e a China também adotaram planos de estímulo.

Por conseguinte, consideramos que a Comissão deve:

- apoiar por todos os meios legislativos e financeiros disponíveis a transição do setor automóvel, em especial das PME;
- acompanhar e comunicar e informações atempadas e exaustivas sobre os progressos rumo a uma mobilidade rodoviária sem emissões, tendo em conta todos os fatores que contribuem para uma transição justa e eficiente em termos de custos, incluindo uma avaliação das eventuais necessidades de financiamento, tal como estabelecido no Regulamento (artigo 14.º-A);
- assegurar, com base no acompanhamento, na avaliação e nos relatórios acima referidos, uma revisão rigorosa e credível dos objetivos em 2026, tal como previsto pelo Regulamento (artigo 15.º);
- dar seguimento à disposição relativa à matrícula, após 2035, de veículos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂ (considerando 11);
- apresentar uma proposta no sentido de incluir no regulamento mecanismos de apuramento dos benefícios oferecidos pelos combustíveis renováveis, em termos de redução das emissões de CO₂.

Declaração 2

A Itália toma nota da declaração escrita da Comissão sobre o considerando 11 do novo regulamento relativo às emissões dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, que diz respeito à matrícula, após 2035, dos veículos com motor de combustão interna que funcionarão com combustíveis neutros em termos de CO₂.

É uma evolução positiva o facto de a Comissão reconhecer que esses veículos ainda poderão ser matriculados e que, por conseguinte, contribuirão também para a consecução dos objetivos de redução das emissões estabelecidos no regulamento.

Consideramos que esta evolução constitui uma resposta ao pedido formulado nesse sentido na declaração italiana de 28 de fevereiro deste ano, que levou ao adiamento da votação da disposição hoje submetida à apreciação dos Estados-Membros.

A este respeito, tomamos nota do compromisso da Comissão no sentido de implementar o considerando 11 antes da revisão dos objetivos do regulamento prevista para 2026, apresentando propostas legislativas já nos próximos meses.

Tendo em conta esta abertura, a Itália solicitou um debate mais aprofundado entre os Estados-Membros a fim de a tornar mais eficaz, abarcando todas as soluções disponíveis.

Por um lado, congratulamo-nos assim com a opção tomada de voltar a considerar os motores de combustão interna como sendo indispensáveis para a sustentabilidade económica e social de muitos países da União e, por outro lado, consideramos que o facto de a declaração da Comissão se referir apenas aos combustíveis sintéticos representa uma interpretação demasiado restritiva, que ainda não permite a plena aplicação do princípio da neutralidade tecnológica que a Itália sempre defendeu com base em dados técnicos e científicos.

Consideramos, efetivamente, que os biocombustíveis também podem ser incluídos na categoria dos combustíveis neutros em termos de equilíbrio global do CO₂ e contribuem para a descarbonização progressiva do setor.

Por conseguinte, procuraremos, no âmbito dos procedimentos de aprovação dos atos legislativos indicados pela Comissão, assegurar que os biocombustíveis também sejam considerados combustíveis neutros em termos de CO₂ e, quanto à substância da decisão final deste Conselho, a Itália abstém-se, na expectativa de apresentar posteriormente um contributo útil.

Declaração da Polónia

A Polónia opõe-se firmemente à adoção do ato legislativo em apreço.

A Polónia não concorda que as novas taxas e encargos passem para os cidadãos, por exemplo, aumentando o custo de acesso aos combustíveis. Quaisquer custos adicionais resultantes dos novos encargos deveriam ser suportados pelos produtores e não transferidos para os cidadãos. A legislação da UE deveria criar incentivos para que os fabricantes de automóveis ponham à disposição dos cidadãos veículos com nível nulo de emissões ao menor custo possível. Deveria a mesma legislação ter igualmente em conta as circunstâncias diferenciadas de cada Estado-Membro, a fim de evitar contribuir para o aumento da estratificação social, dos níveis de pobreza ou da exclusão.

As tendências que vão no sentido de reduzir os níveis de emissão dos veículos deveriam ter em conta as oportunidades do mercado, quer em termos tecnológicos da parte dos fabricantes dos veículos ou do respetivo equipamento, quer em termos económicos, sem perder de vista a capacidade financeira dos cidadãos do país.

Além disso, a Polónia não pode aceitar que os produtores de determinadas marcas de luxo sejam abrangidos por isenções, o que está em contradição com o princípio geral de redução das emissões por todos os setores de uma forma socialmente justa. Em tempos de crise, as derrogações deveriam visar os cidadãos mais pobres e não os fabricantes de automóveis de luxo. Por este motivo, a Polónia manifesta a sua oposição ao ato legislativo em apreço.

Declaração conjunta da Estónia e da Finlândia

Apoiamos plenamente o ambicioso pacote Objetivo 55 e congratulamo-nos com o resultado da votação da proposta da Comissão no Parlamento Europeu, que reflete o acordo de compromisso alcançado entre as instituições nos trilogos.

Embora concordemos com os objetivos do regulamento, que visa reduzir as emissões provenientes do transporte rodoviário em consonância com os objetivos climáticos da União, lamentamos que os veículos alimentados a gás não sejam tidos em conta no regulamento. Para nós, é importante promover a utilização do biometano nos transportes e, durante as negociações, apresentámos uma proposta de incentivo para os veículos alimentados a gás. Gostaríamos igualmente de salientar à Comissão o considerando relativo à matrícula, após 2035, de veículos movidos a combustíveis neutros em termos CO₂.

Por último, consideramos essencial que, na revisão das normas em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados, se mantenha a neutralidade tecnológica.

Declaração da Comissão

A Comissão Europeia está empenhada em adotar legislação climática tecnologicamente neutra, em especial no que diz respeito à regulamentação das normas em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. A Comissão reconhece e confirma a decisão do Parlamento Europeu e do Conselho de incluir o considerando 11 no texto de compromisso acordado da revisão do regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos. A Comissão tomará este considerando como ponto de partida para as iniciativas legislativas correspondentes.

Numa primeira fase, imediatamente após a adoção do regulamento pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, a Comissão apresenta um regulamento de execução para a homologação destes veículos, estabelecendo assim um processo de homologação robusto e à prova de evasão para os veículos que funcionem exclusivamente, de forma permanente, com combustíveis renováveis de origem não biológica. A Comissão trabalhará no sentido de acelerar o procedimento no âmbito do Comité Técnico "Veículos a Motor" (CTVM) e de concluir com êxito, dentro do quadro jurídico, o processo de decisão.

A Comissão trabalhará também sem demora na prossecução da aplicação do considerando 11. Na sequência da consulta das partes interessadas, a Comissão proporá igualmente, em conformidade com a habilitação jurídica, no outono de 2023, um ato delegado que especifique de que forma os veículos que funcionam exclusivamente com eletrocombustíveis devem contribuir para os objetivos de redução das emissões de CO₂, em relação à regulamentação das normas em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. Caso os legisladores rejeitem a proposta, a Comissão seguirá outra via legislativa, como uma revisão do regulamento relativo às emissões de CO₂ para, pelo menos, aplicar o conteúdo jurídico do ato delegado.