

Bruxelles, 28 martie 2023
(OR. en, it, pl)

Dosar interinstituțional:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Proiect de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO ₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii (prima lectură) – Adoptarea actului legislativ = Declarații

Declarațiile Italiei

Declarația 1

Italia împărtășește și este pe deplin angajată față de obiectivul de decarbonizare a sectorului transportului rutier, în măsura în care reducerea emisiilor de CO₂ din acest sector, în special a celor provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare, este esențială pentru atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii.

Considerăm că decarbonizarea în sectorul transportului rutier trebuie urmărită în conformitate cu principiile unei tranziții durabile din punct de vedere economic și echitabile din punct de vedere social către emisii zero și al neutralității tehnologice.

Suntem cu siguranță în favoarea electrificării vehiculelor ușoare. Totuși, nu credem că aceasta trebuie să fie, în faza de tranziție, singura cale pentru atingerea unui nivel zero de emisii.

Electrificarea necesită schimbări semnificative în întregul sector al autovehiculelor, care trebuie planificate și ghidate cu atenția cuvenită, pentru a se evita efectele economice, industriale și sociale nedorite. Autoturismele cu motoare termice sunt deținute de cetățeni cu venituri mici și vor rămâne în circulație și după 2035. Succesul automobilelor electrice va depinde mult de modul în care acestea vor deveni accesibile pentru cetățenii respectivi.

Între timp, neutralitatea tehnologică le va permite statelor membre să utilizeze toate soluțiile aflate la dispoziția lor pentru a decarboniza sectorul transporturilor, în funcție de circumstanțele naționale și de punctele de plecare. Utilizarea de combustibili din surse regenerabile, compatibili cu motoarele termice, va asigura o reducere imediată a emisiilor, fără a impune cetățenilor sacrificii economice disproporționate. Forțarea electrificării poate, dimpotrivă, să prezinte riscul de neacceptare de către piață, care poate fi în detrimentul producătorilor de autoturisme și camionete. În plus, ar împiedica dezvoltarea tehnologică a motoarelor hibride cu un impact foarte scăzut asupra mediului.

Din punct de vedere industrial, creșterea cererii de combustibili din surse regenerabile va oferi sectorului petrochimic o ocazie importantă pentru a se adapta.

Prin stabilirea unui obiectiv de reducere a emisiilor cu 100 % până în 2035 și prin faptul că nu oferă niciun stimulent pentru utilizarea de combustibili din surse regenerabile, regulamentul propus nu este în conformitate cu principiul neutralității tehnologice. Prin urmare, Italia nu îl poate sprijini.

Reamintim că atingerea obiectivului de reducere a emisiilor cu 100 % depinde de mai multe condiții, printre care:

- dezvoltarea unui lanț valoric pentru motoare și pentru bateriile electrice în Uniune;
- o aprovizionare durabilă și diversificată cu materiile prime necesare;
- o infrastructură adecvată de reîncărcare și realimentare;
- îmbunătățirea rețelei de energie electrică, astfel încât aceasta să poată face față creșterii cererii;

- adaptarea întregului sector al autovehiculelor, inclusiv prin furnizarea competențelor necesare;
- acceptarea pe piață a vehiculelor noi, care ar trebui să fie disponibile la un preț accesibil, în special pentru gospodăriile și consumatorii cei mai vulnerabili.

Îndeplinirea acestor condiții nu depinde doar de punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/631, ci va necesita și investiții semnificative și măsuri compensatorii, iar în cazul în care aceste condiții nu ar fi îndeplinite, impactul obiectivului ar fi grav, din punct de vedere economic, social și de mediu, în plus față de impactul asupra autonomiei strategice a Uniunii.

Observăm, în acest sens, că abordarea de până acum a Uniunii în ceea ce privește sectorul autovehiculelor a fost predominant normativă, în vreme ce Statele Unite (prin IRA – Legea privind reducerea inflației) și China au adoptat și planuri de stimulare.

Prin urmare, considerăm că Comisia ar trebui:

- să sprijine, cu toate mijloacele legislative și financiare disponibile, tranziția sectorului autovehiculelor, în special a IMM-urilor;
- să monitorizeze și să raporteze în timp util și în mod cuprinzător cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește mobilitatea rutieră cu emisii zero, luând în considerare toți factorii care contribuie la o tranziție echitabilă și eficientă din punctul de vedere al costurilor, inclusiv să efectueze o evaluare a posibilelor deficite de finanțare, astfel cum se prevede în regulament (articolul 14a);
- să asigure, pe baza monitorizării, a evaluării și a raportării menționate mai sus, o revizuire riguroasă și credibilă a obiectivelor în 2026, astfel cum se prevede în regulament (articolul 15);
- să dea curs dispoziției care prevede înmatricularea, după 2035, a vehiculelor alimentate exclusiv cu combustibili cu emisii zero de CO₂ (considerentul 11);
- să prezinte o propunere pentru a include în regulament mecanisme de contabilizare a beneficiilor combustibililor din surse regenerabile în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂.

Declarația 2

Italia ia notă de declarația scrisă a Comisiei privind considerentul 11 al noului regulament privind emisiile autoturismelor și camionetelor, referitor la înmatricularea după 2035 a vehiculelor cu motor cu ardere internă care vor funcționa pe bază de combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂.

Recunoașterea de către Comisie a faptului că astfel de vehicule vor putea fi înmatriculate în continuare și că, prin urmare, și acestea vor contribui la atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor stabilite prin regulament constituie o evoluție pozitivă.

Considerăm că această evoluție reprezintă un răspuns la invitația lansată de Italia în acest sens prin declarația emisă la 28 februarie, care a dus la amânarea votului asupra regulamentului supus astăzi evaluării statelor membre.

Luăm act în acest sens de angajamentul Comisiei de a pune în aplicare considerentul 11 înainte de revizuirea obiectivelor regulamentului, preconizată să aibă loc în 2026, prezentând propuneri de acte legislative încă din lunile următoare.

Având în vedere această deschidere, Italia a solicitat, în vederea eficientizării procesului, o discuție mai aprofundată între statele membre, care să includă toate soluțiile disponibile.

Ca atare, pe de o parte apreciem alegerea de a reconsidera poziția privind motoarele cu ardere internă, indispensabile pentru durabilitatea economică și socială a multor țări din Uniune, dar pe de altă parte considerăm că faptul că în declarația Comisiei sunt prevăzuți doar combustibilii sintetici reprezintă o interpretare prea restrictivă, care nu permite încă o aplicare deplină a principiului neutralității tehnologice, în favoarea căruia Italia a pledat întotdeauna, pe baza datelor tehnice și științifice.

În realitate suntem convinși că și biocombustibilii pot intra în categoria combustibililor neutri din punctul de vedere al bilanțului global al emisiilor de CO₂ și că aceștia contribuie la decarbonizarea treptată a sectorului.

Vom depune prin urmare eforturi, în cadrul procedurilor de aprobare a actelor legislative indicate de Comisie, să introducem și biocombustibilii în categoria combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, iar, în ceea ce privește decizia finală a prezentului Consiliu, sperăm la o contribuție ulterioară de succes și ne abținem de la vot.

Declarația Poloniei

Polonia se opune cu fermitate adoptării acestui act legislativ.

Polonia nu este de acord ca noile taxe și sarcini să îi împovăreze pe cetățeni, de exemplu prin creșterea costului accesului la combustibili. Orice costuri suplimentare care sunt rezultatul noilor sarcini ar trebui să fie suportate de producători, iar nu să fie transferate cetățenilor. Legislația UE ar trebui să îi motiveze pe producătorii de autoturisme să ofere vehicule cu emisii zero la cel mai mic cost posibil pentru cetățeni. De asemenea, aceasta ar trebui să țină seama de circumstanțele variate ale diferitelor state membre, astfel încât să nu contribuie la adâncirea decalajului social, a amplorii sărăciei sau a excluziunii.

Tendențele care vizează reducerea emisiilor vehiculelor ar trebui să țină seama de posibilitățile pieței, atât din punctul de vedere al condițiilor tehnologice de care dispun producătorii de vehicule sau de echipamente ale acestora, cât și din punct de vedere economic, luându-se în considerare posibilitățile financiare ale cetățenilor unei țări anume.

În plus, Polonia nu poate accepta acordarea unor derogări producătorilor anumitor mărci de lux – acest lucru nu respectă principiul general al reducerii emisiilor în toate sectoarele într-un mod echitabil din punct de vedere social. În perioade de criză, derogările ar trebui să îi vizeze mai degrabă pe cetățenii cei mai săraci, iar nu pe producătorii de automobile de lux. Din acest motiv, Polonia își exprimă opoziția față de actul legislativ în cauză.

Declarație comună a Estoniei și a Finlandei

Sprijinim pe deplin ambițiosul pachet legislativ „Pregătiți pentru 55” și salutăm rezultatul votului privind propunerea Comisiei în Parlamentul European, care reflectă acordul de compromis la care au ajuns instituțiile în cadrul trilogurilor.

Deși suntem de acord cu obiectivele regulamentului de reducere a emisiilor generate de transportul rutier în conformitate cu obiectivele climatice ale Uniunii, regretăm că vehiculele alimentate cu gaz nu sunt luate în considerare în regulament. Pentru noi, promovarea utilizării biometanului în transporturi este importantă și, în cursul negocierilor, am prezentat o propunere de stimulent pentru vehiculele alimentate cu gaz. De asemenea, am dori să atragem atenția Comisiei asupra considerentului referitor la înmatricularea vehiculelor care funcționează cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ după 2035.

În cele din urmă, considerăm că este esențial ca, în cadrul revizuirii standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele, să se mențină neutralitatea tehnologică.

Declarația Comisiei

Comisia Europeană s-a angajat în favoarea unui regulament privind clima neutru din punct de vedere tehnologic, în special în ceea ce privește reglementarea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare. Comisia recunoaște și confirmă decizia Parlamentului European și a Consiliului de a include considerentul 11 în textul de compromis convenit al revizuirii regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele și camionetele noi. Comisia va lua acest considerent ca punct de plecare pentru inițiativele legislative corespunzătoare.

Ca prim pas, imediat după adoptarea regulamentului de către Parlamentul European și Consiliu, Comisia prezintă un regulament de punere în aplicare pentru omologările de tip ale acestor vehicule, instituind astfel un proces de omologare de tip solid și rezistent la evaziune pentru vehiculele care sunt alimentate exclusiv, în mod permanent, cu combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile. Comisia va depune eforturi pentru desfășurarea rapidă a procedurilor în cadrul Comitetului tehnic pentru autovehicule (CTAV) și se va dedica, în limitele cadrului juridic, finalizării cu succes a procesului decizional.

De asemenea, Comisia va lucra fără întârziere la punerea în aplicare în continuare a considerentului 11. După consultarea părților interesate, Comisia va propune, de asemenea, în conformitate cu împuternicirea juridică, în toamna anului 2023, un act delegat care să precizeze modul în care vehiculele care utilizează exclusiv e-combustibili vor contribui la obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂, în legătură cu reglementarea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare. În cazul în care colegiitorii resping propunerea, Comisia va urma o altă cale legislativă, cum ar fi o revizuire a regulamentului privind CO₂ pentru a pune în aplicare cel puțin conținutul juridic al actului delegat.