

Bruselj, 28. marec 2023  
(OR. en, it, pl)

---

---

Medinstitucionalna zadeva:  
2021/0197(COD)

---

---

6740/23  
ADD 1 REV 3

CODEC 247  
CLIMA 96  
ENV 167  
TRANS 70  
MI 135

## DOPIS O TOČKI POD „I/A“

---

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Osnutek UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO <sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije ( <b>prva obravnava</b> ) – sprejetje zakonodajnega akta = izjave

---

### Izjavi Italije

#### Izjava 1

Italija se strinja s ciljem razogljičenja sektorja cestnega prometa in je temu cilju v celoti zavezana, saj je zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v tem sektorju, zlasti iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, bistveno za doseganje podnebnih ciljev Unije.

Menimo, da si je treba za razogljičenje v sektorju cestnega prometa prizadevati v skladu z načeli gospodarsko trajnostnega in socialno pravičnega prehoda na ničelne emisije in tehnološko nevtralnost.

Vsekakor se zavzemamo za elektrifikacijo lahkih vozil. Vendar menimo, da to ne bi smel biti edini način za doseganje ničelnih emisij v prehodnem obdobju.

Za elektrifikacijo so potrebne znatne spremembe v celotnem avtomobilskem sektorju, ki jih je treba skrbno načrtovati in usmerjati, da bi preprečili neželene gospodarske, industrijske in socialne učinke. Lastniki avtomobilov z notranjim izgorevanjem so državljani z nizkimi dohodki, ki bodo ta vozila uporabljali tudi po letu 2035. Uspeh električnih avtomobilov bo v veliki meri odvisen od tega, na kakšen način bodo dostopni tem državljanom.

V vmesnem obdobju bo tehnološka nevtralnost državam članicam omogočila, da izkoristijo vse rešitve, ki jih imajo na voljo za razogljichenje prometnega sektorja, odvisno od nacionalnih okoliščin in izhodišč. Uporaba goriv iz obnovljivih virov, primernih za motorje z notranjim izgorevanjem, bo zagotovila takojšnje zmanjšanje emisij, ne da bi bili zaradi tega državljani nesorazmerno gospodarsko obremenjeni. Nasprotno lahko elektrifikacija na silo povzroči tveganje, da je trg ne bi sprejel, kar lahko škoduje proizvajalcem avtomobilov in kombiniranih vozil. Poleg tega bi bil lahko zaradi tega oviran tehnološki razvoj hibridnih motorjev z zelo majhnim vplivom na okolje.

Z industrijskega vidika bo vse večje povpraševanje po gorivih iz obnovljivih virov pomembna priložnost za preusmeritev v petrokemični sektor.

Predlagana uredba določa cilj 100-odstotnega zmanjšanja emisij do leta 2035, pri čemer ne predvideva spodbud za uporabo goriv iz obnovljivih virov, zato ni v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti. Zato je Italija ne more podpreti.

Opozarjamo, da je uresničitev cilja 100-odstotnega zmanjšanja emisij odvisno od več pogojev, med drugim:

- razvoja vrednostne verige za električne motorje in baterije v Uniji;
- trajnostne in raznolike oskrbe s potrebnimi surovinami;
- ustrezne polnilne in oskrbovalne infrastrukture;
- izboljšanja električnega omrežja, da bi bilo kos povečanemu povpraševanju;

- prilagoditve celotnega avtomobilskega sektorja, vključno z zagotavljanjem potrebnih znanj in spretnosti;
- sprejemanja novih vozil s strani trga, ki bi morala biti na voljo po dostopni ceni, zlasti za najranljivejša gospodinjstva in potrošnike.

Če ti pogoji, katerih izpolnjevanje ni odvisno le od izvajanja Uredbe št. 2019/631 in ki bodo zahtevali znatne naložbe in izravnalne ukrepe, ne bi bili doseženi, bi imel cilj velik učinek v gospodarskem, socialnem in okoljskem smislu ter za strateško avtonomijo Unije.

V zvezi s tem ugotavljamo, da je bil dosedanji pristop Unije za avtomobilski sektor pretežno regulativen, medtem ko so Združene države Amerike (z zakonom o zmanjšanju inflacije) in Kitajska sprejele načrte spodbud.

Zato menimo, da bi Komisija morala:

- z vsemi razpoložljivimi zakonodajnimi in finančnimi sredstvi podpreti prehod avtomobilskega sektorja, zlasti MSP;
- pravočasno in celovito spremljati napredek pri doseganju brezemisijske cestne mobilnosti ter poročati o njem, ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki prispevajo k pravičnemu in stroškovno učinkovitemu prehodu, vključno z oceno morebitnih vrzeli v financiranju, kot je določeno v Uredbi (člen 14a);
- na podlagi opisanega spremljanja, ocenjevanja in poročanja zagotoviti temeljit in verodostojen pregled ciljev v letu 2026, kot je določeno v Uredbi (člen 15);
- nadalje ukrepati v zvezi z določbo o registraciji vozil, ki jih poganjajo izključno goriva brez emisij CO<sub>2</sub>, po letu 2035 (uvodna izjava 11);
- pripraviti predlog, s katerim bi v Uredbo vključili mehanizme za obračunavanje koristi obnovljivih goriv v smislu zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>.

## Izjava 2

Italija je seznanjena s pisno izjavo Komisije o uvodni izjavi 11 nove uredbe o emisijah iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki se nanaša na registracijo vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, ki bodo uporabljala ogljično nevtralna goriva, po letu 2035.

Komisija priznava, da se taka vozila še vedno lahko registrirajo in bodo zato prispevala tudi k doseganju ciljev zmanjšanja emisij, določenih v uredbi, kar je pozitivna sprememba.

Menimo, da je ta sprememba odziv na poziv, ki je naveden v izjavi Italije z dne 28. februarja in je povzročil preložitev glasovanja o uredbi, ki je danes predložena državam članicam v obravnavo.

V zvezi s tem smo seznanjeni z zavezo Komisije, da bo pred pregledom ciljev Uredbe, predvidenem za leto 2026, izvajala uvodno izjavo 11, in sicer s predložitvijo zakonodajnih predlogov že v prihodnjih mesecih.

Glede na to odprtost je Italija zaprosila za bolj poglobljeno in s tem učinkovitejšo razpravo med državami članicami, ki bi vključevala vse razpoložljive rešitve.

Po eni strani pozdravljamo odločitev o ponovnem razmisleku o motorjih z notranjim zgorevanjem, ki so bistveni za gospodarsko in socialno trajnostnost številnih držav EU; po drugi strani pa menimo, da je Komisija s tem, da je v svoji izjavi navedla le sintetična goriva, sprejela preveč restriktivno razlago, ki še vedno ne omogoča popolnega izvajanja načela tehnološke nevtralnosti, za katero se je Italija zmeraj borila na podlagi tehničnih in znanstvenih podatkov.

Prepričani smo, da so tudi biogoriva lahko vključena v kategorijo nevtralnih goriv v smislu splošnega ravnovesja CO<sub>2</sub> in prispevajo k postopnemu razogljichenju sektorja.

Zato si bomo v okviru postopkov za odobritev zakonodajnih aktov, ki jih navaja Komisija, prizadevali zagotoviti, da se tudi biogoriva obravnavajo kot ogljično nevtralna goriva, in se bomo, v upanju na nadaljnjo plodno razpravo, vzdržali glasovanja o končni odločitvi na tej seji Sveta.

### **Izjava Poljske**

Poljska odločno nasprotuje sprejetju tega zakonodajnega akta.

Ne strinja se s prenosom novih pristojbin in dajatev na državljane, npr. s povečanjem stroškov dostopa do goriv. Vse dodatne stroške, ki izhajajo iz novih dajatev, bi morali kriti proizvajalci in jih ne bi smeli prenesti na državljane. Zakonodajna Unije bi morala proizvajalce avtomobilov spodbujati, da državljanom ponudijo brezemisijška vozila po najnižjih stroških. Upoštevati bi morala tudi različne okoliščine v posameznih državah članicah, da ne bi prispevala k povečanju socialnih razlik, stopnje revščine ali izključenosti.

Trendi, namenjeni zmanjšanju emisij vozil, bi morali upoštevati tržni potencial, tako z vidika tehnoloških posebnosti proizvajalcev vozil ali njihove opreme kot z gospodarskega vidika, pri čemer je treba upoštevati finančne zmogljivosti državljanov države.

Poleg tega Poljska ne more sprejeti vključitve izjem za proizvajalce nekaterih luksuznih znamk, kar ni v skladu s splošnim načelom zmanjšanja emisij v vseh sektorjih na socialno pravičen način. V času krize bi morala biti odstopanja usmerjena na najrevnejše državljane in ne na proizvajalce luksuznih avtomobilov. Zato Poljska nasprotuje zadevnemu zakonodajnemu aktu.

### **Skupna izjava Estonije in Finske**

V celoti podpiramo ambiciozen sveženj „Pripravljeni na 55“ in pozdravljamo izid glasovanja o predlogu Komisije v Evropskem parlamentu, ki odraža kompromisni dogovor, dosežen med institucijami v trialogih.

Čeprav se strinjamo s cilji uredbe o zmanjšanju emisij iz cestnega prometa v skladu s podnebnimi cilji Unije, obžalujemo, da v uredbi niso upoštevana vozila na plinasto gorivo. Za nas je spodbujanje uporabe biometana v prometu pomembno in v pogajanjih smo predlagali spodbudo za vključitev vozil na plinski pogon. Poleg tega bi želeli opozoriti Komisijo na uvodno izjavo o registraciji vozil, ki uporabljajo goriva z nevtralnimi učinkom na emisije CO<sub>2</sub>, po letu 2035.

Nazadnje, nam se zdi bistveno, da se pri reviziji standardov CO<sub>2</sub> za težka vozila ohrani tehnološka nevtralnost.

### **Izjava Komisije**

Evropska komisija se zavzema za tehnološko nevtralno podnebno ureditev, zlasti v zvezi z ureditvijo standardov za emisije CO<sub>2</sub> za avtomobile in lahka vozila. Komisija je seznanjena z odločitvijo Evropskega parlamenta in Sveta, da se uvodna izjava 11 vključi v dogovorjeno kompromisno besedilo revizije uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove avtomobile in kombinirana vozila, ter jo potrjuje. Komisija bo to uvodno izjavo uporabila kot izhodišče za ustrezne zakonodajne pobude.

Najprej po sprejetju uredbe s strani Evropskega parlamenta in Sveta bo predložila izvedbeno uredbo za homologacijo teh vozil, s čimer bo vzpostavila zanesljiv postopek homologacije, ki preprečuje izogibanje pravilom, za vozila, ki trajno uporabljajo izključno goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora. Komisija si bo prizadevala za hitre postopke v okviru Tehničnega odbora za motorna vozila in se bo v pravnem okviru posvetila uspešnemu zaključku postopka odločanja.

Nemudoma si bo prizadevala tudi za nadaljnje izvajanje uvodne izjave 11. Po posvetovanju z deležniki bo v skladu s pravnimi pooblastili jeseni 2023 predlagala tudi delegirani akt, ki bo opredelil, kako bi vozila, ki uporabljajo izključno e-gorivo, prispevala k ciljem zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> v povezavi z ureditvijo standardov za emisije CO<sub>2</sub> za avtomobile in lahka vozila. Če bosta sozakonodajalca predlog zavrnila, bo Komisija sledila drugi zakonodajni poti, kot je revizija uredbe o CO<sub>2</sub>, s čimer bo izvajala vsaj pravno vsebino delegiranega akta.