



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. március 1.
(OR. en, it, pl)

Intézményközi referenciaszám:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 1

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselek Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról (első olvasat) – A jogalkotási aktus elfogadása = Nyilatkozatok

Olaszország nyilatkozata

Olaszország egyetért a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjának céljával és teljes mértékben elkötelezett az iránt, mivel az ágazat szén-dioxid-kibocsátásának – különösen a személygépkocsikból és a könnyű haszongépjárművekből származó kibocsátásnak – a csökkentése kulcsfontosságú az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseinek elérése szempontjából.

Véleményünk szerint a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációját a kibocsátásmentességre gazdaságilag fenntartható és társadalmilag igazságos módon való átállás, valamint a technológiasemlegesség elvével összhangban kellene megvalósítani.

Mindenképpen támogatjuk a villamosítást a könnyű haszongépjárművek terén. Nem gondoljuk azonban, hogy az átmeneti szakasz során ez kellene, hogy legyen a kibocsátásmentesség elérésének egyetlen módja.

A villamosítás jelentős változtatásokat igényel a gépjárműipar teljes egészében, amelyeket kellő gondossággal kell megtervezni és irányítani a nem kívánt gazdasági, ipari és társadalmi hatások elkerülése érdekében. A belső égésű motorral felszerelt járművek alacsony jövedelmű polgárok tulajdonában vannak, és 2035 után is forgalomban fognak maradni. Az elektromos járművek sikere nagy mértékben fog attól függeni, hogy mennyire lesznek elérhetőek e polgárok számára.

Időközben a technológiasemlegesség lehetővé fogja tenni a tagállamok számára, hogy minden rendelkezésükre álló megoldást felhasználjanak a közlekedési ágazat dekarbonizációjára, a nemzeti körülményektől és kiindulási helyzetektől függően. A belső égésű motorokkal kompatibilis megújuló üzemanyagok használata a kibocsátások azonnali csökkenését fogja eredményezni anélkül, hogy aránytalan gazdasági áldozatot követelne a polgároktól. A villamosítás eröltetése ezzel szemben magában rejti annak kockázatát, hogy a piac azt nem fogadja el, ami kárt okozna az autó- és haszongépjármű-gyártóknak. Akadályozná a környezetre nagyon csekély hatást gyakorló hibrid motorok technológiai fejlődését is.

Ipari szempontból a megújuló üzemanyagok iránti növekvő kereslet jelentős alkalmazkodási lehetőséget fog biztosítani a petrolkémiai ágazat számára.

A 2035-re szóló 100%-os kibocsátáscsökkentési cél kitűzésével és azzal, hogy nem biztosít a megújuló üzemanyagok használatára vonatkozó ösztönzöt, a javasolt rendelet nem áll összhangban a technológiasemlegesség elvével. Következésképpen Olaszország nem tudja támogatni azt.

Szeretnénk rámutatni arra, hogy a 100%-os kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése több feltételtől függ, beleértve a következőket:

- az elektromos motorok és akkumulátorok értékláncának kialakulása az Unióban,
- a szükséges nyersanyagokkal való fenntartható és diverzifikált ellátás,
- megfelelő elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra,
- a villamosenergia-hálózat fejlesztése, hogy az meg tudja birkózni a megnövekedett kereslettel,
- a teljes gépjárműipar átalakítása, többek között a szükséges készségek biztosítása révén,

- az új járművek piaci elfogadottsága; e járműveknek megfizethető áron kell rendelkezésre állniuk, különösen a leginkább kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartások és fogyasztók számára.

Amennyiben ezek a feltételek – amelyek teljesülése nem kizárólag az (EK) 2019/631 rendelet végrehajtásától függ, továbbá jelentős beruházásokat és kompenzációs intézkedéseket fog szükségessé tenni – nem teljesülnének, a célkitűzés súlyos hatást gyakorolna gazdasági, társadalmi és környezeti tekintetben, valamint az Unió stratégiai autonómiájára nézve.

E tekintetben megjegyezzük, hogy ez idáig az Unió túlnyomórészt szabályozási megközelítést alkalmazott a gépjárműiparral szemben, miközben az Egyesült Államok (az infláció csökkentéséről szóló jogszabály keretében) és Kína elfogadott ösztönzési terveket is.

Ennélfogva úgy véljük, hogy helyénvaló lenne, hogy a Bizottság:

- támogassa a gépjárműipar – különösen az ágazati kkv-k – átállását, felhasználva ehhez minden rendelkezésre álló jogszabályi és pénzügyi eszközt,
- kövesse nyomon a kibocsátásmentes közúti mobilitás elérése felé tett előrehaladást, és tegyen arról időszerű és átfogó jelentést, figyelembe véve minden olyan tényezőt, amely hozzájárul az igazságos és költséghatékony átálláshoz, beleértve a lehetséges finanszírozási rések értékelését is, a rendeletben foglaltaknak megfelelően (14a. cikk),
- biztosítsa, hogy a fent említett nyomon követés, értékelés és jelentéstétel alapján 2026-ban – a rendeletben meghatározottaknak (15. cikk) megfelelően – sor kerüljön a célértékek szigorú és hiteles felülvizsgálatára,
- kövesse nyomon a kizárólag szén-dioxid-mentes tüzelőanyaggal üzemelő járművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére vonatkozó rendelkezést ((11) preambulumbekzdés),
- tegyen javaslatot olyan mechanizmusoknak a rendeletbe való beillesztésére, amelyekkel elszámolhatók a megújuló üzemanyagok által a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése tekintetében biztosított előnyök.

Lengyelország nyilatkozata

Lengyelország határozottan ellenzi e jogalkotási aktus elfogadását.

Nem támogatja azokat az új díjakat és terheket, amelyek – például az üzemanyagokhoz való hozzáférés költségének növelésével – a polgárokra hárulnak. Az új terhekből eredő minden többletköltséget a gyártóknak kellene viselniük, és azokat nem lenne szabad a polgárokra hárítani. Az uniós jogszabálynak ösztönzőt kellene tartalmaznia az autógyártók tekintetében arra vonatkozóan, hogy a lehető legalacsonyabb költségek mellett kínáljanak kibocsátásmentes járműveket a polgárok számára. Figyelembe kellene továbbá vennie az egyes tagállamok eltérő körülményeit is a társadalmi rétegződés, a szegénység vagy a kirekesztés súlyosbításának elkerülése érdekében.

A járművek kibocsátásának csökkentését célzó tendenciáknak figyelembe kellene venniük a piaci potenciált mind a járműgyártók és a járművekbe szerelhető berendezéseket gyártók technológia sajátosságait, mind a gazdasági aspektusokat illetően, kellő tekintettel az ország polgárainak pénzügyi kapacitására.

Ezenkívül Lengyelország nem tudja elfogadni, hogy egyes luxusmárkák gyártói mentességben részesüljenek; ez összeegyeztethetetlen azzal az általános elvvel, miszerint a kibocsátásokat minden ágazatban társadalmilag méltányos módon kell csökkenteni. Válság idején az eltéréseknek inkább a legszegényebb polgárokat kellene célozniuk, nem pedig a luxusautó-gyártókat. Lengyelország ennél fogva ellenvetését fejezi ki e jogalkotási aktussal szemben.