



Bruksela, 27 marca 2023 r.
(OR. en, it, pl)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 2

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

NOTA DO PUNKTU I/A

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: Projekt ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii (**pierwsze czytanie**)
– Przyjęcie aktu ustawodawczego
= Oświadczenia

Oświadczenie Włoch

Włochy podzielają cel obniżenia emisyjności sektora transportu drogowego i są w pełni zaangażowane w osiągnięcie tego celu, ponieważ redukcja emisji CO₂ w tym sektorze, w szczególności emisji pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, jest niezbędna do realizacji celów klimatycznych Unii.

Naszym zdaniem w sektorze transportu drogowego obniżanie emisyjności musi przebiegać z poszanowaniem zasad zrównoważonej ekonomicznie i sprawiedliwej społecznie transformacji ku bezemisyjności i neutralności technologicznej.

Oczywiście opowiadamy się za elektryfikacją pojazdów lekkich. Jednak nie sądzimy, że musi ona stanowić w okresie transformacji jedyny sposób na zapewnienie bezemisyjności.

Elektryfikacja wymaga istotnych zmian w całym przemyśle motoryzacyjnym, które należy zaplanować i ukierunkować z należytą uwagą w celu uniknięcia niepożądanych skutków gospodarczych, przemysłowych i społecznych. Właścicielami samochodów napędzanych silnikiem spalinowym są obywatele o niskich dochodach i samochody te pozostaną w użyciu także po roku 2035. Sukces samochodów elektrycznych będzie w dużej mierze zależał od tego, w jaki sposób zaczną one być dostępne dla tych obywateli.

W międzyczasie neutralność technologiczna pozwoli państwom członkowskim na stosowanie wszystkich dostępnych im rozwiązań w celu obniżenia emisyjności sektora transportu, zależnie od krajowych okoliczności i punktów wyjścia. Wykorzystanie paliw odnawialnych, które mogą być stosowane w silnikach spalinowych, przyniesie natychmiastową redukcję emisji, a nie będzie wymagać od obywateli nieproporcjonalnych wyrzeczeń ekonomicznych. Wprowadzanie na siłę elektryfikacji może natomiast poskutkować brakiem akceptacji ze strony rynku, co może zaszkodzić producentom samochodów osobowych i dostawczych. Ponadto zahamowałoby ono rozwój technologiczny silników hybrydowych mających minimalny wpływ na środowisko.

Z punktu widzenia przemysłu wzrost popytu na paliwa odnawialne będzie dla sektora petrochemicznego istotną okazją do przeprowadzenia dostosowań.

W związku z tym, że proponowane rozporządzenie ustala na 2035 r. cel stu procentowej redukcji emisji i nie przewiduje żadnych zachęt do stosowania paliw odnawialnych, jest ono niezgodne z zasadą neutralności technologicznej. Dlatego też Włochy nie mogą go poprzeć.

Przypominamy, że osiągnięcie celu stu procentowej redukcji emisji zależy od różnych warunków, takich jak:

- rozwój łańcucha wartości w odniesieniu do silników i akumulatorów elektrycznych w Unii;
- zrównoważone i zdywersyfikowane dostawy niezbędnych surowców;
- odpowiednia infrastruktura ładowania i tankowania;
- modernizacja sieci elektroenergetycznej, tak by wytrzymała zwiększony popyt;
- dostosowanie całego przemysłu motoryzacyjnego, także w drodze zapewnienia niezbędnych umiejętności;

- przyjęcie przez rynek nowych pojazdów, które powinny być dostępne po przystępnych cenach, w szczególności dla rodzin i konsumentów znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji.

Jeżeli te warunki – których spełnienie nie zależy jedynie od wdrożenia rozporządzenia 2019/361 i będzie wymagało istotnych inwestycji i środków kompensacyjnych – nie zostaną dotrzymane, skutki przedmiotowego celu będą poważne pod kątem gospodarczym, społecznym i środowiskowym i wpłyną także na strategiczną autonomię Unii.

W tym kontekście odnotowujemy, że podejście Unii do przemysłu motoryzacyjnego miało dotychczas charakter głównie normalizacyjny, natomiast Stany Zjednoczone (w drodze IRA) i Chiny przyjęły dodatkowo plany stymulacyjne.

Uważamy zatem, że Komisja powinna:

- wspierać transformację przemysłu motoryzacyjnego, w szczególności MŚP, przy użyciu wszystkich dostępnych środków legislacyjnych i finansowych;
- monitorować postępy ku zeroemisyjnej mobilności drogowej oraz informować o nich w sposób terminowy i kompleksowy, uwzględniając wszystkie czynniki przyczyniające się do sprawiedliwej i efektywnej kosztowo transformacji, w tym przeprowadzając ocenę ewentualnych luk w finansowaniu, o których mowa w rozporządzeniu (art. 14a);
- zapewnić – na podstawie monitorowania, ocen i sprawozdań, o których mowa powyżej – dokładny i wiarygodny przegląd celów w 2026 r., jak przewiduje przedmiotowe rozporządzenie (art. 15);
- podjąć działania następcze względem przepisu dotyczącego rejestrowania po 2035 r. pojazdów napędzanych wyłącznie paliwem bezemisyjnym (motyw 11);
- przedstawić wniosek w celu włączenia do rozporządzenia mechanizmów pozwalających zidentyfikować korzyści płynące z paliw odnawialnych pod kątem redukcji emisji CO₂.

Oświadczenie Polski

Polska stanowczo negatywnie odnosi się wobec przyjęcia przedmiotowego aktu legislacyjnego.

Polska nie zgadza się na przenoszenie nowych opłat i obciążeń na obywateli, np. poprzez podniesienie kosztów dostępu do paliw. Wszelkie dodatkowe koszty wynikające z nowych obciążeń powinny być ponoszone przez producentów, a nie przenoszone na obywateli. Legislacja unijna powinna tworzyć zachętę dla producentów samochodów do oferowania zeroemisyjnych pojazdów o jak najniższym koszcie dla obywateli. Powinna również uwzględniać zróżnicowane uwarunkowania poszczególnych państw członkowskich, tak aby nie przyczyniać się do pogłębiania rozwarstwienia społecznego, skali ubóstwa lub wykluczenia.

Tendencje mające na celu obniżenie poziomu emisji spalin z pojazdów powinny uwzględniać możliwości rynku, zarówno od strony względów technologicznych producentów pojazdów lub ich wyposażenia, jak również strony ekonomicznej uwzględniającej możliwości finansowe obywateli kraju.

Polska dodatkowo nie może zaakceptować objęcia wyłączeniami producentów niektórych marek luksusowych – jest to niezgodne z generalną zasadą redukcji emisji przez wszystkie sektory w sprawiedliwy społecznie sposób. W czasach kryzysu, odstępstwa powinny być skierowane do najuboższych obywateli raczej niż do producentów luksusowych aut. Z tego powodu Polska wyraża negatywne stanowisko do przedmiotowego aktu legislacyjnego.

Oświadczenie Finlandii

W pełni popieramy ambitny pakiet „Gotowi na 55” i z zadowoleniem przyjmujemy wynik głosowania nad wnioskiem Komisji w Parlamencie Europejskim, który to wynik odzwierciedla kompromisowe porozumienie osiągnięte przez instytucje podczas rozmów trójstronnych.

Chociaż zgadzamy się z celami rozporządzenia dotyczącymi redukcji emisji z transportu drogowego zgodnie z celami klimatycznymi Unii, ubolewamy, że w rozporządzeniu nie uwzględnia się pojazdów zasilanych gazem. Dla nas ważne jest promowanie wykorzystania biometanu w transporcie i w trakcie negocjacji wysunęliśmy propozycję wprowadzenia zachęty odnośnie do pojazdów zasilanych gazem. Chcielibyśmy również zwrócić uwagę Komisji na motyw dotyczący rejestracji pojazdów napędzanych paliwami bezemisyjnymi po 2035 r.

Ponadto uważamy, że w kontekście przeglądu norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich kluczowe znaczenie ma utrzymanie neutralności technologicznej.

Oświadczenie Komisji

Komisja Europejska zobowiązała się do przyjęcia neutralnego pod względem technologicznym rozporządzenia w sprawie klimatu, w szczególności w odniesieniu do regulacji norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i pojazdów lekkich. Komisja uznaje i potwierdza decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady o włączeniu motywu 11 do uzgodnionego kompromisowego tekstu przeglądu rozporządzenia, w którym określono normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. Komisja przyjmie ten motyw za punkt wyjścia dla odpowiednich inicjatyw ustawodawczych.

W pierwszej kolejności, natychmiast po przyjęciu rozporządzenia przez Parlament Europejski i Radę, Komisja przedłoży rozporządzenie wykonawcze w sprawie homologacji typu tych pojazdów, ustanawiając w ten sposób solidny i odporny na uchylanie się od opodatkowania proces homologacji typu dla pojazdów zasilanych w sposób stały wyłącznie paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego. Komisja będzie czuwać nad szybkim przebiegiem postępowań w ramach Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych (TCMV) i zaangażuje się w ramach prawnych na rzecz pomyślnego sfinalizowania procesu decyzyjnego.

Komisja podejmie również natychmiast prace nad dalszym wdrożeniem motywu 11. W następstwie konsultacji z zainteresowanymi stronami Komisja zaproponuje jesienią 2023 r. – zgodnie z nadanym jej uprawnieniem prawnym – akt delegowany określający, w jaki sposób pojazdy napędzane wyłącznie e-paliwami mogą przyczynić się do osiągnięcia celów redukcji emisji CO₂, w powiązaniu z regulacją norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i pojazdów lekkich. Jeśli współprawodawcy odrzucą ten wniosek, Komisja podąży inną ścieżką legislacyjną, np. dokonując przeglądu rozporządzenia w sprawie emisji CO₂, aby wdrożyć przynajmniej prawną treść aktu delegowanego.