



Bruxelles, 1. ožujka 2023.
(OR. en, it, pl)

Međuinstitucijski predmet:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 1

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

NAPOMENA O TOČKI „I/A”

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Predmet:	Nacrt UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO ₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije (prvo čitanje) – donošenje zakonodavnog akta = izjave

Izjava Italije

Italija dijeli cilj dekarbonizacije sektora cestovnog prometa i u potpunosti mu je predana jer je smanjenje emisija CO₂ u tom sektoru, posebno iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila, ključno za postizanje klimatskih ciljeva Unije.

Smatramo da se dekarbonizacija u sektoru cestovnog prometa mora provoditi u skladu s načelima gospodarski održivog i socijalno pravednog prelaska na nultu stopu emisija i u skladu s tehnološkom neutralnosti.

Svakako se zalažemo za elektrifikaciju lakih vozila. Međutim, ne vjerujemo da bi u prijelaznoj fazi ona trebala biti jedini način za postizanje nulte stope emisija.

Elektrifikacija zahtijeva znatne promjene u automobilskom sektoru, koje treba planirati i voditi uz dužnu pažnju kako bi se izbjegli neželjeni gospodarski, industrijski i socijalni učinci. Automobili s termičkim motorima u vlasništvu su građana s niskim prihodima i ostat će u upotrebi i nakon 2035. Uspjeh električnih automobila uvelike će ovisiti o tome na koji će način postati dostupni tim građanima.

U međuvremenu će tehnološka neutralnost omogućiti državama članicama da iskoriste sva rješenja koja su im na raspolaganju za dekarbonizaciju prometnog sektora, ovisno o nacionalnim okolnostima i polaznim točkama. Uporabom obnovljivih goriva, kompatibilnih s termičkim motorima, osigurat će se trenutačno smanjenje emisija bez potrebe za nerazmjernom žrtvom građana u gospodarskom smislu. Naprotiv, inzistiranje na elektrifikaciji može dovesti do rizika od neprihvatanja na tržištu, što može naštetiti proizvođačima automobila i kombija. Time bi se spriječio i tehnološki razvoj hibridnih motora s vrlo malim učinkom na okoliš.

Sa stajališta industrije, sve veća potražnja za obnovljivim gorivima pružit će važnu priliku za prelazak na petrokemijski sektor.

Zbog postavljanja cilja smanjenja emisija od 100 % do 2035. i nepredviđanja poticaja za uporabu obnovljivih goriva predložena uredba nije u skladu s načelom tehnološke neutralnosti. Stoga je Italija ne može poduprijeti.

Podsjećamo da postizanje cilja smanjenja emisija od 100 % ovisi o nekoliko uvjeta, uključujući:

- razvoj lanca vrijednosti električnih motora i baterija u Uniji;
- održivu i raznoliku opskrbu potrebnim sirovinama;
- odgovarajuću infrastrukturu za punjenje i opskrbu;
- poboljšanje elektroenergetske mreže kako bi se mogla nositi s povećanom potražnjom;
- prilagodbu cijelog automobilskog sektora, među ostalim pružanjem potrebnih vještina;

- prihvaćanje novih vozila na tržištu, koja bi trebala biti dostupna po pristupačnoj cijeni, posebno za najranjivija kućanstva i potrošače.

Ako se ti uvjeti, čije ispunjenje ne ovisi isključivo o provedbi Uredbe (EZ) br. 2019/631 i zahtijevat će znatna ulaganja i kompenzacijske mjere, ne bi ostvarili, učinak cilja imao bi ozbiljne posljedice u gospodarskom, socijalnom i okolišnom smislu, kao i na stratešku autonomiju Unije.

U tom pogledu primjećujemo da je dosadašnji pristup Unije u pogledu automobilskeg sektora uglavnom regulatoran, dok su Sjedinjene Američke Države (s aktom IRA) i Kina donijele i planove poticaja.

Stoga smatramo da Komisija treba:

- pružiti potporu tranziciji automobilskeg sektora, posebno MSP-ova, svim raspoloživim zakonodavnim i finansijskim sredstvima;
- pravodobno i sveobuhvatno pratiti napredak u ostvarivanju cestovne mobilnosti s nultom stopom emisija te izvješćivati o njemu, uzimajući u obzir sve čimbenike koji doprinose pravednoj i troškovno učinkovitoj tranziciji, uključujući procjenu mogućeg manjka finansijskih sredstava, kako je utvrđeno u Uredbi (članak 14.a);
- osigurati, na temelju navedenog praćenja, procjene i izvješćivanja, rigorozno i vjerodostojno preispitivanje ciljeva 2026., kako je predviđeno u Uredbi (članak 15.);
- pratiti odredbe o registraciji, nakon 2035., vozila s pogonom isključivo na goriva s nultim emisijama CO₂ (uvodna izjava 11.);
- predložiti da se u Uredbu uključe mehanizmi za uzimanje u obzir koristi od obnovljivih goriva u smislu smanjenja emisija CO₂.

Izjava Poljske

Poljska se snažno protivi donošenju tog zakonodavnog akta.

Poljska ne podržava to da se nove naknade i opterećenja prenesu na građane, npr. povećanjem troškova pristupa gorivima. Sve dodatne troškove koji proizlaze iz novih opterećenja trebali bi snositi proizvođači, a ne bi se trebali prenositi na građane. Zakonodavstvom EU-a trebalo bi potaknuti proizvođače automobila da građanima ponude vozila s nultim emisijama po najnižoj mogućoj cijeni. Njime bi se trebale uzeti u obzir i različite okolnosti u pojedinim državama članicama kako bi se izbjeglo povećanje društvenog raslojavanja, siromaštva ili isključenosti.

Trendovima usmjerenima na smanjenje emisija iz vozila trebao bi se uzeti u obzir tržišni potencijal, u pogledu tehnoloških posebnosti proizvođača vozila ili opreme za vozila i u pogledu gospodarskih aspekata, uzimajući pritom u obzir financijsku sposobnost građana te zemlje.

Osim toga, Poljska ne može prihvatiti uključivanje izuzeća za proizvođače određenih luksuznih robnih marki jer to nije u skladu s općim načelom smanjenja emisija u svim sektorima na socijalno pravedan način. U kriznim vremenima odstupanja bi trebala biti usmjerena na najsiromašnije građane, a ne na proizvođače luksuznih automobila. Poljska stoga izražava protivljenje tom zakonodavnom aktu.