



Council of the
European Union

184001/EU XXVII. GP
Eingelangt am 14/05/24

Brussels, 8 May 2024
(OR. en, pl, sk)

Interinstitutional File:
2023/0042(COD)

9388/24
ADD 1 REV 1

CODEC 1201
CLIMA 180
ENV 473
TRANS 215
MI 456

'I/A' ITEM NOTE

From:	General Secretariat of the Council
To:	Permanent Representative Committee/Council
Subject:	Draft REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards strengthening the CO ₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, amending Regulation (EU) 2018/858 and repealing Regulation (EU) 2018/956 (first reading) - Adoption of the legislative act = Statements

Statement by Poland

Polska kierunkowo popiera ogólne cele projektu KE i generalny trend polegający na pobudzaniu wysiłku redukcyjnego poprzez zwiększanie istniejących lub formułowanie nowych standardów.

Rząd RP zgadza się co do konieczności podejmowania działań mających na celu zmniejszenie poziomu emisji CO₂ pochodzącego z sektora transportu.

Niemniej jednak, w ocenie PL obniżanie poziomu emisji spalin z pojazdów powinno odbywać się w sposób zrównoważony, z uwzględnieniem możliwości rynku, biorąc pod uwagę zarówno uwarunkowania technologiczne producentów pojazdów lub ich wyposażenia, jak również aspekt ekonomiczny odnoszący się do możliwości finansowych nabywców pojazdów, ich użytkowników oraz obywateli kraju.

Jednocześnie, Polska zauważa, że zaproponowane przepisy mogą stanowić znaczne wyzwanie i obciążenie dla producentów oraz samorządów lokalnych. W przypadku producentów nacze, zaproponowane przepisy mogą wręcz być niemożliwe do zrealizowania, z punktu widzenia dostępnych technologii.

W porównaniu ze stanowiskiem przyjętym w podejściu ogólnym Rady, Polska w szczególności odnotowuje niekorzystne zmiany w kierunku zaostrzenia wymogów redukcyjnych w odniesieniu do nacze oraz w odniesieniu do autobusów miejskich. Dlatego Polska sprzeciwia się przyjęciu rozporządzenia.

Statement by Slovakia

Slovenská republika si uvedomuje potrebu dekarbonizácie cestnej dopravy v Európskej únii a jej členských štátoch. Konečná dohoda dosiahnutá medzi Radou a Parlamentom o navrhovanom nariadení však zachováva príliš ambiciózne ciele a lehoty na ich splnenie.

Považujeme za dôležité upozorniť na nasledujúce body, ktoré sú z nášho pohľadu v konečnej dohode vynechané:

Po prvé, v nariadení sa nezohľadnila zásada technologickej neutrality. Spoliehanie sa výlučne na elektrické a vodíkové ťažké úžitkové vozidlá, ktoré nie sú dostupné vo veľkom rozsahu, by sa mohlo stať dvojsečnou zbraňou, z dôvodu odôvodnených obáv, či sa jedná o najvhodnejšie technológie. Uvedený problém je zvýraznený nedostatkom dobíjacích miest pre segment ťažkých vozidiel, čo sa v súčasnosti aj v blízkej budúcnosti javí ako podstatná prekážka a otázne sú aj ďalšie praktické dôsledky.

Po druhé, hodnotenie prvkov, ktoré podporuje Slovenská republika, najmä potenciál a úloha obnoviteľných CO₂ neutrálnych palív, zavedenie uhlíkového korekčného faktora, hodnotenie emisií CO₂ počas celého životného cyklu nových ťažkých úžitkových vozidiel len v doložke o preskúmaní sa nám zdá byť nedostatočné. Z nášho uhla pohľadu riešenie všetkých uvedených prvkov v neskoršej fáze vytvára nevýhodu pre iné alternatívne palivá s dekarbonizačným potenciálom v sektore cestnej dopravy.

Napriek diskusiám o podstatných elementoch pre Slovenskú republiku sa finálne znenie nariadenia z nášho pohľadu nezlepšilo. Z uvedených dôvodov nemôžeme podporiť konečné znenie dohodnuté v nariadení, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956.
