



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 1. marts 2023
(OR. en, it, pl)

Interinstitutionel sag:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 1

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

I/A-PUNKTSNOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

Vedr.: Udkast til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (**førstebehandling**)
– Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt
= Erklæringer

Erklæring fra Italien

Italien deler og er fuldt ud engageret i målet om at dekarbonisere vejtransportsektoren, da reduktion af sektorens CO₂-emissioner, navnlig fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, er afgørende for at nå Unionens klimamål.

Vi mener, at dekarbonisering i vejtransportsektoren skal foretages i overensstemmelse med principperne om en økonomisk bæredygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemission og teknologineutralitet.

Vi går bestemt ind for elektrificering af lette køretøjer. Vi mener imidlertid ikke, at det bør være den eneste vej til at opnå nulemission i omstillingsfasen.

Elektrificering kræver betydelige ændringer i hele bilsektoren, som skal planlægges og styres med behørig omhu for at undgå uønskede økonomiske, industrielle og sociale virkninger. Biler med forbrændingsmotorer ejes af borgere med lave indkomster og vil fortsat være i brug efter 2035. Elbilers succes vil i høj grad afhænge af, hvordan de bliver tilgængelige for disse borgere.

I mellemtiden vil teknologineutralitet gøre det muligt for medlemsstaterne at anvende alle de løsninger, som de har til rådighed til at dekarbonisere transportsektoren, afhængigt af nationale forhold og udgangspunkter. Anvendelse af vedvarende brændstoffer, der er kompatible med forbrændingsmotorer, vil sikre en øjeblikkelig reduktion af emissionerne uden at kræve uforholdsmæssigt store økonomiske ofre for borgerne. Påtvingelse af elektrificering kan derimod indebære en risiko for, at markedet ikke accepterer det, hvilket kan skade bil- og varevognsproducenterne. Det vil også hæmme teknologisk udvikling af hybridmotorer med meget lav miljøpåvirkning.

Fra et industrielt synspunkt vil den stigende efterspørgsel efter vedvarende brændstoffer give den petrokemiske sektor en vigtig mulighed for omstilling.

Ved at fastsætte et emissionsreduktionsmål på 100 % i 2035 og ved ikke at give incitament til anvendelse af vedvarende brændstoffer er den foreslåede forordning ikke i overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet. Italien kan derfor ikke støtte den.

Vi minder om, at opnåelse af et emissionsreduktionsmål på 100 % afhænger af flere betingelser, herunder:

- udvikling af en værdikæde for elektriske motorer og batterier i Unionen
- en bæredygtig og diversificeret forsyning af nødvendige råstoffer
- passende opladnings- og optankningsinfrastruktur
- forbedring af elnettet, så det kan klare den øgede efterspørgsel
- tilpasning i hele bilsektoren, herunder gennem tilvejebringelse af nødvendige færdigheder

- markedsaccept af nye køretøjer, som bør være tilgængelige til en overkommelig pris, navnlig for de mest sårbare husholdninger og forbrugere.

Hvis disse betingelser, hvis opfyldelse ikke udelukkende afhænger af gennemførelsen af forordning (EU) 2019/631 og vil kræve betydelige investeringer og kompensationsforanstaltninger, ikke opfyldes, vil indvirkningen af målet være alvorlig i økonomisk, social og miljømæssig henseende samt for Unionens strategiske autonomi.

Vi bemærker i denne forbindelse, at Unionens valgte tilgang til bilsektoren hidtil overvejende har været af lovgivningsmæssig karakter, mens USA (med IRA) og Kina også har vedtaget hjælpepakker.

Vi mener derfor, at Kommissionen bør:

- støtte omstillingen i bilsektoren, navnlig i SMV'er, med alle tilgængelige lovgivningsmæssige og finansielle midler
- på en rettidig og omfattende måde overvåge og rapportere om fremskridt hen imod nulemissionsvejmobilitet under hensyntagen til alle faktorer, der bidrager til en retfærdig og omkostningseffektiv omstilling, herunder en vurdering af eventuelle finansieringshuller som fastsat i forordningen (artikel 14a)
- på grundlag af ovennævnte overvågning, vurdering og rapportering sikre en grundig og troværdig revision af målene i 2026 som fastsat i forordningen (artikel 15)
- følge op på bestemmelsen om registrering efter 2035 af køretøjer, der udelukkende anvender CO₂-frit brændstof (betragtning 11)
- fremsætte forslag om i forordningen at medtage mekanismer til opgørelse af fordelene ved vedvarende brændstoffer i form af reduktion af CO₂-emissioner.

Erklæring fra Polen

Polen modsætter sig kraftigt vedtagelsen af denne retsakt.

Polen er ikke indforstået med, at nye afgifter og byrder overvæltes på borgerne ved f.eks. at øge omkostningerne for adgang til brændstoffer. Alle ekstraomkostninger som følge af nye byrder bør bæres af fabrikkerne og ikke overvæltes på borgerne. EU-lovgivningen bør tilskynde bilfabrikkerne til at tilbyde nulemissionskøretøjer med de lavest mulige omkostninger for borgerne. Den bør også tage hensyn til de forskellige forhold i de enkelte medlemsstater for ikke at bidrage til at øge den sociale kløft, omfanget af fattigdom eller udstødelse.

Tendenser, der sigter mod at reducere omfanget af emissioner fra køretøjer, bør tage hensyn til markedets muligheder for så vidt angår både køretøjsfabrikanternes og udstyrsfabrikanternes teknologiske forhold og de økonomiske aspekter under hensyntagen til landets borgeres finansielle kapacitet.

Polen kan desuden ikke acceptere, at producenter af visse luksusmærker er undtaget - dette er i modstrid med det generelle princip om at reducere emissionerne fra alle sektorer på en socialt retfærdig måde. I krisetider bør undtagelserne være rettet mod de fattigste borgere snarere end fabrikkerne af luksusbiler. Polen indtager derfor en negativ holdning til den pågældende retsakt.
