

Bruxelles, den 28. marts 2023
(OR. en, it, pl)

Interinstitutionel sag:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

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 erhvervskøretøjs CO ₂ -emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (førstebehandling) – Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt = Erklæringer

Erklæringer fra Italien

Erklæring 1

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. Påtvungelse 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 incitamenter 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
- markedsaaccept 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 2

Italien noterer sig Kommissionens skriftlige erklæring om betragtning 11 i den nye forordning om emissioner fra personbiler og varevogne vedrørende registrering efter 2035 af køretøjer med forbrændingsmotorer, der kører på CO₂-neutrale brændstoffer.

Kommissionens anerkendelse af, at disse køretøjer fortsat kan registreres, og at de derfor også vil bidrage til opfyldelsen af de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordningen, er en positiv udvikling.

Vi anser denne udvikling for at være et svar på anmodningen i Italiens erklæring af 28. februar i år, som har ført til, at afstemningen om den forordning, som nu forelægges medlemsstaterne til vurdering, er blevet udsat.

I den forbindelse noterer vi os Kommissionens tilsagn om at gennemføre betragtning 11 inden revisionen af forordningens mål, der er berammet til 2026, ved allerede i de kommende måneder at fremsætte lovgivningsforslag.

I lyset af denne åbenhed har Italien anmodet om en mere indgående drøftelse mellem medlemsstaterne, som dækker alle tilgængelige løsninger, så den bliver mere effektiv.

På den ene side glæder vi os over beslutningen om at genoverveje forbrændingsmotorer, der er afgørende for den økonomiske og sociale bæredygtighed i mange EU-lande, og på den anden side mener vi, at Kommissionen ved kun at afgive udtalelse om syntetiske brændstoffer foretager en alt for restriktiv fortolkning, som endnu ikke giver mulighed for fuld gennemførelse af princippet om teknologisk neutralitet, som Italien altid har slået til lyd for på basis af tekniske og videnskabelige data.

Vi mener, at biobrændstoffer også kan høre ind under kategorien af brændstoffer, der er neutrale med hensyn til den samlede CO₂-balance og bidrager til den gradvise dekarbonisering af sektoren.

Når det gælder procedurerne for godkendelse af de lovgivningsmæssige retsakter, som Kommissionen har angivet, vil vi derfor gøre alt for at sikre, at biobrændstoffer også betragtes som CO₂-neutrale brændstoffer, og idet vi ser frem til en yderligere og frugtbar drøftelse, afholder vi os fra at stemme om Rådets endelige afgørelse.

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 fabrikker af luksusbiler. Polen indtager derfor en negativ holdning til den pågældende retsakt.

Fælles erklæring fra Estland og Finland

Vi støtter fuldt ud den ambitiøse Fit for 55-pakke og glæder os over resultatet af afstemningen i Europa-Parlamentet om Kommissionens forslag, som afspejler den kompromisaftale, der blev indgået mellem institutionerne på trilogerne.

Selv om vi er enige i forordningens mål om at reducere emissionerne fra vejtransport i overensstemmelse med Unionens klimamål, beklager vi, at der ikke tages hensyn til gasdrevne køretøjer i forordningen. For os er det vigtigt at fremme brugen af biomethan inden for transport, og under forhandlingerne fremsatte vi et forslag om et incitament til gasdrevne køretøjer. Vi vil også gerne over for Kommissionen understrege betragtningen om registrering efter 2035 af køretøjer, der kører på CO₂-neutrale brændstoffer.

Endelig finder vi det afgørende, at teknologineutraliteten fastholdes i forbindelse med revisionen af CO₂-normerne for tunge køretøjer.

Erklæring fra Kommissionen

Europa-Kommissionen har forpligtet sig til en teknologineutral klimalovgivning, navnlig med hensyn til reguleringen af CO₂-emissionsnormerne for personbiler og lette køretøjer. Kommissionen anerkender og bekræfter Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om at medtage betragtning 11 i den aftalte kompromistekst til revisionen af forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og varevognes CO₂-emissioner. Kommissionen vil bruge denne betragtning som udgangspunkt for de respektive lovgivningsinitiativer.

Som første skridt fremlægger Kommissionen umiddelbart efter Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af forordningen en gennemførelsesforordning om typegodkendelse af sådanne køretøjer, hvorved der indføres en robust og unddragelsessikret typegodkendelsesprocedure for køretøjer, der udelukkende og permanent anvender vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse. Kommissionen vil arbejde for en hurtig behandling i Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer og koncentrere sig om en vellykket afslutning af beslutningsprocessen inden for de retlige rammer.

Kommissionen vil også arbejde uden ophold med den videre gennemførelse af betragtning 11. Efter høringen af interessenterne vil Kommissionen også i overensstemmelse med den retlige beføjelse i efteråret 2023 foreslå en delegeret retsakt, der præciserer, hvordan køretøjer, der udelukkende anvender e-brændstoffer, skal bidrage til CO₂-emissionsreduktionsmålene i forbindelse med reguleringen af CO₂-emissionsnormerne for personbiler og lette køretøjer. Hvis Europa-Parlamentet og Rådet forkaster forslaget, vil Kommissionen følge en anden lovgivningsmæssig vej, som f.eks. en revision af CO₂-reguleringen for i det mindste at gennemføre det retlige indhold af den delegerede retsakt.