

Brussel, 28 maart 2023  
(OR. en, it, pl)

---

Interinstitutioneel dossier:  
2021/0197(COD)

---

6740/23  
ADD 1 REV 3

CODEC 247  
CLIMA 96  
ENV 167  
TRANS 70  
MI 135

#### NOTA I/A-PUNT

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| van:     | het secretariaat-generaal van de Raad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| aan:     | het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Betreft: | ONTWERPVERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO <sub>2</sub> -emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie ( <b>eerste lezing</b> )<br>- Vaststelling van de wetgevingshandeling<br>= Verklaringen |

#### Verklaringen van Italië

##### Verklaring 1

Italië deelt en zet zich volledig in voor de doelstelling om de wegvervoersector koolstofvrij te maken, aangezien de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies van de sector, met name die van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, van essentieel belang is om de klimaatdoelstellingen van de Unie te verwezenlijken.

Wij zijn van mening dat in de wegvervoersector decarbonisatie moet worden nagestreefd in overeenstemming met het beginsel van een economisch duurzame en sociaal rechtvaardige transitie naar een nuluitstoot en het beginsel van technologische neutraliteit.

Wij zijn zeker voorstander van de elektrificatie van lichte voertuigen. Wij geloven echter niet dat dit in de transitiefase de enige weg naar een nuluitstoot zou moeten zijn.

Elektrificatie vereist aanzienlijke veranderingen in de gehele automobielsector die met de nodige zorgvuldigheid moeten worden gepland en aangestuurd om ongewenste economische, industriële en sociale gevolgen te voorkomen. Auto's met verbrandingsmotoren zijn eigendom van burgers met een laag inkomen en zullen na 2035 in omloop blijven. Het succes van elektrische auto's hangt in grote mate af van hoe toegankelijk ze worden voor deze burgers.

Intussen zal technologische neutraliteit de lidstaten in staat stellen alle beschikbare oplossingen te gebruiken om de vervoerssector koolstofvrij te maken, afhankelijk van de nationale omstandigheden en uitgangsposities. Het gebruik van hernieuwbare brandstoffen die compatibel zijn met verbrandingsmotoren zal zorgen voor een onmiddellijke vermindering van de emissies zonder onevenredige economische opofferingen van burgers. Het opdringen van elektrificatie zou daarentegen kunnen leiden tot niet-aanvaarding door de markt, wat de fabrikanten van auto's en bestelwagens kan schaden. Bovendien zou dit de technologische ontwikkeling van hybride motoren met zeer geringe milieueffecten belemmeren.

Vanuit industrieel oogpunt biedt de toenemende vraag naar hernieuwbare brandstoffen een belangrijke kans voor de petrochemische sector om zich aan te passen.

Door voor 2035 een emissiereductiedoelstelling van 100 % vast te stellen en geen stimulans te bieden voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen, is de voorgestelde verordening niet in overeenstemming met het beginsel van technologische neutraliteit. Italië kan de verordening daarom niet steunen.

Wij wijzen erop dat het behalen van een emissiereductiedoelstelling van 100 % afhankelijk is van verschillende voorwaarden, waaronder:

- de ontwikkeling van een waardeketen voor elektromotoren en -batterijen in de Unie;
- een duurzame en gediversifieerde aanvoer van de nodige grondstoffen;
- adequate oplaad- en tankinfrastructuur;
- een verbetering van het elektriciteitsnet zodat het de toename van de vraag het hoofd kan bieden;

- een aanpassing van de gehele automobielsector, onder meer door het verstrekken van de nodige vaardigheden;
- aanvaarding door de markt van nieuwe voertuigen, die tegen een betaalbare prijs beschikbaar moeten zijn, met name voor de meest kwetsbare huishoudens en consumenten.

Indien deze voorwaarden, waarvan de vervulling niet uitsluitend afhangt van de uitvoering van Verordening (EU) 2019/631 en tevens aanzienlijke investeringen en compenserende maatregelen vereist, niet worden verwezenlijkt, zou de doelstelling op economisch, sociaal en milieugebied ernstige gevolgen hebben, ook met betrekking tot de strategische autonomie van de Unie.

Wij merken in dit verband op dat de door de Unie gekozen aanpak voor de automobielsector tot dusver overwegend regulerend is, terwijl de Verenigde Staten (met de Inflation Reduction Act – IRA) en China ook stimuleringsplannen hebben aangenomen.

Wij zijn dan ook van mening dat de Commissie:

- de transitie van de automobielsector, met name de kmo's in deze sector, moet ondersteunen met alle beschikbare wetgevings- en financiële middelen;
- tijdig en op een alomvattende wijze toezicht moet houden op en verslag moet uitbrengen over de voortgang richting emissievrije wegmobiliteit, rekening houdend met alle factoren die bijdragen tot een eerlijke en kostenefficiënte transitie, met inbegrip van een analyse van mogelijke financieringstekorten, zoals uiteengezet in de verordening (artikel 14 bis);
- op basis van de bovengenoemde monitoring, evaluatie en rapportering, moet zorgen voor een rigoureuze en geloofwaardige evaluatie van de doelstellingen voor 2026, zoals bepaald in de verordening (artikel 15);
- moet voorzien in de registratie, na 2035, van voertuigen die uitsluitend op CO<sub>2</sub>-emissievrije brandstoffen rijden (overweging 11);
- een voorstel moet indienen om in de verordening mechanismen op te nemen die rekening houden met de voordelen, in termen van CO<sub>2</sub>-emissiereductie, van hernieuwbare brandstoffen.

## Verklaring 2

Italië neemt nota van de schriftelijke verklaring van de Commissie over overweging 11 van de nieuwe verordening inzake emissies van auto's en bestelwagens met betrekking tot de registratie na 2035 van voertuigen met interne verbrandingsmotoren die op koolstofneutrale brandstoffen zullen rijden.

Het is een positieve ontwikkeling dat de Commissie erkent dat deze voertuigen nog steeds kunnen worden geregistreerd en dat zij derhalve ook zullen bijdragen tot het bereiken van de in de verordening vastgestelde emissiereductiedoelstellingen.

Wij beschouwen deze stap als een antwoord op het verzoek in de verklaring van Italië van 28 februari van dit jaar, wat leidde tot uitstel van de stemming over de verordening, die nu ter beoordeling aan de lidstaten wordt voorgelegd.

In dit verband nemen wij nota van de toezegging van de Commissie om vóór de voor 2026 geplande herziening van de doelstellingen van de verordening uitvoering te geven aan overweging 11, door reeds in de komende maanden wetgevingsvoorstellen in te dienen.

In het licht van deze openheid heeft Italië gevraagd om een meer diepgaande discussie tussen de lidstaten, waarin alle beschikbare oplossingen aan bod komen, met het oog op een grotere doeltreffendheid.

Enerzijds verwelkomen wij het besluit om interne verbrandingsmotoren, die essentieel zijn voor de economische en sociale duurzaamheid van veel EU-landen, opnieuw te bezien; anderzijds zijn wij van mening dat de Commissie, door in haar verklaring alleen synthetische brandstoffen op te nemen, een te restrictieve interpretatie hanteert, waardoor het beginsel van technologische neutraliteit, waarvoor Italië op basis van technische en wetenschappelijke gegevens altijd heeft gestreden, nog steeds niet volledig kan worden toegepast.

Wij zijn van mening dat biobrandstoffen ook kunnen worden opgenomen in de categorie van brandstoffen die neutraal zijn wat de totale CO<sub>2</sub>-balans betreft en die bijdragen tot het geleidelijk koolstofvrij maken van de sector.

Daarom zullen wij in het kader van de procedures voor de goedkeuring van de door de Commissie genoemde wetgevingshandelingen alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat biobrandstoffen ook als koolstofneutrale brandstoffen worden beschouwd, en, in de hoop dat er verdere vruchtbare discussies plaatsvinden, onthouden wij ons van stemming over het definitieve besluit van deze Raad.

### **Verklaring van Polen**

Polen is zwaar gekant tegen de vaststelling van deze wetgevingshandeling.

Het is er geen voorstander van om de nieuwe vergoedingen en lasten door te schuiven naar de burgers door bijvoorbeeld de kosten van de toegang tot brandstoffen te verhogen. Extra kosten als gevolg van de nieuwe lasten moeten door de fabrikanten worden gedragen, niet door de burgers. De EU-wetgeving zou autofabrikanten moeten stimuleren om zo goedkoop mogelijk emissievrije auto's aan te bieden. De wetgeving moet tevens rekening houden met de verschillende omstandigheden in de lidstaten, om te voorkomen dat sociale stratificatie, armoede en uitsluiting verder toenemen.

Trends die erop gericht zijn de emissies van auto's te verlagen moeten rekening houden met het marktpotentieel, zowel wat betreft de technologische bijzonderheden van auto- en auto-onderdelen-fabrikanten, als wat betreft de economische aspecten, met de nodige aandacht voor de financiële draagkracht van de inwoners van een land.

Polen kan bovendien niet akkoord gaan met het opnemen van uitzonderingen voor fabrikanten van bepaalde luxemerken; dit is onverenigbaar met het algemene beginsel dat de emissies in alle sectoren op een sociaal eerlijke wijze moeten worden verlaagd. Ten tijde van crises moeten afwijkingen op de armste burgers zijn gericht, en niet op de fabrikanten van luxe-auto's. Polen verzet zich daarom tegen deze wetgevingshandeling.

### **Gezamenlijke verklaring van Estland en Finland**

Wij staan volledig achter het ambitieuze Fit for 55-pakket en zijn ingenomen met het resultaat van de stemming over het Commissievoorstel in het Europees Parlement, dat een weerspiegeling is van het compromisakkoord dat de instellingen tijdens de trialogen hebben bereikt.

Wij zijn het eens met de doelstellingen van de verordening om, in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen van de Unie, de emissies van het wegvervoer te verminderen maar betreuen het dat in de verordening geen rekening wordt gehouden met voertuigen op gas. Voor ons is het bevorderen van het gebruik van biomethaan in het vervoer belangrijk en tijdens de onderhandelingen hebben wij een stimulans voor voertuigen op gas voorgesteld. Wij willen de Commissie ook wijzen op de overweging betreffende het registreren van voertuigen die rijden op CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen na 2035.

Tot slot vinden wij het van vitaal belang dat bij de herziening van de CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen technologieneutraliteit wordt gehandhaafd.

### **Verklaring van de Commissie**

De Europese Commissie streeft naar een technologisch neutrale klimaatverordening, met name met betrekking tot de regulering van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen.

De Commissie erkent en bevestigt het besluit van het Europees Parlement en de Raad om overweging 11 op te nemen in de overeengekomen compromistekst van de herziening van de verordening tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe auto's en bestelwagens.

De Commissie zal deze overweging gebruiken als uitgangspunt voor de desbetreffende wetgevingsinitiatieven.

Als eerste stap dient de Commissie, onmiddellijk na de vaststelling van de verordening door het Europees Parlement en de Raad, een uitvoeringsverordening in voor de typegoedkeuring van deze voertuigen, waarmee een robuuste en niet te omzeilen typegoedkeuringsprocedure wordt opgezet voor voertuigen die uitsluitend permanent op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong rijden. De Commissie zal werk maken van een snelle procedure in het technisch comité motorvoertuigen (TCMV) en zich binnen het rechtskader inzetten voor een succesvolle afronding van het besluitvormingsproces.

De Commissie zal ook onverwijld werken aan de verdere uitvoering van overweging 11. Na een raadpleging van belanghebbenden zal de Commissie in overeenstemming met de wettelijke bevoegdheid in het najaar van 2023 ook een gedelegeerde handeling voorstellen waarin wordt gespecificeerd hoe voertuigen die uitsluitend op e-brandstoffen rijden, zouden bijdragen aan de verwezenlijking van de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen, met betrekking tot de regulering van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Indien de medewetgevers het voorstel verwerpen, zal de Commissie een ander wetgevingstraject volgen, zoals een herziening van de regelgeving op het gebied van CO<sub>2</sub>, om ten minste de juridische inhoud van de gedelegeerde handeling ten uitvoer te leggen.