



Bryssel den 28 mars 2023
(OR. en, it, pl)

Interinstitutionellt ärende:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

I/A-PUNKTSNOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Utkast till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner (första behandlingen) – Antagande av lagstiftningsakten = Uttalanden

Uttalanden från Italien

Uttalande 1

Italien instämmer i målet att fasa ut fossila bränslen i vägtransportsektorn och är fast beslutet att uppnå detta mål, eftersom en minskning av sektorns koldioxidutsläpp, särskilt utsläppen från personbilar och lätta nyttofordon, är avgörande för att unionens klimatmål ska kunna uppnås.

Vi anser att arbetet med att fasa ut fossila bränslen inom vägtransportsektorn bör bedrivas med respekt för principen om en ekonomiskt hållbar och socialt rättvis omställning till nollutsläpp och principen om teknikneutralitet.

Vi ställer oss naturligtvis positivt till elektrifieringen av lätta fordon. Vi anser dock inte att detta under omställningsfasen bör vara den enda vägen till att uppnå nollutsläpp.

Elektrifieringen kräver betydande förändringar inom hela bilindustrin, vilka måste planeras och styras med vederbörlig omsorg i syfte att undvika oönskade ekonomiska, industriella och sociala konsekvenser. Fordon med förbränningsmotorer ägs av låginkomsttagare och kommer att kvarstå i omlopp efter 2035. Elbilarnas framgång kommer i hög grad att bero på hur de görs tillgängliga för dessa medborgare.

Under tiden kommer teknikneutraliteten att göra det möjligt för medlemsstaterna att använda alla tillgängliga lösningar för att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn, med beaktande av de nationella omständigheterna och utgångslägena. Användningen av förnybara bränslen som är kompatibla med förbränningsmotorer kommer att säkerställa en omedelbar minskning av utsläppen utan att det krävs oproportionerliga ekonomiska uppoffringar från medborgarnas sida. Att framtvinga en elektrifiering kan däremot medföra en risk för bristande marknadsacceptans, vilket kan skada tillverkare av personbilar och lätta lastbilar. Det skulle också hindra den tekniska utvecklingen av hybridmotorer med mycket låg miljöpåverkan.

Ur industriell synvinkel kommer den ökande efterfrågan på förnybara bränslen att innebära en betydande omställningsmöjlighet för den petrokemiska sektorn.

Genom att det fastställs ett utsläppsminskningmål på 100 % för 2035 och inte skapas något incitament till användning av förnybara bränslen är den föreslagna förordningen inte förenlig med principen om teknikneutralitet. Därför kan Italien inte stödja den.

Vi vill påminna om att uppnåendet av ett utsläppsminskningmål på 100 % är beroende av flera villkor, bland annat följande:

- Utvecklingen av en värdekedja för elmotorer och elbatterier i unionen.
- En hållbar och diversifierad försörjning av nödvändiga råvaror.
- En adekvat laddnings- och tankningsinfrastruktur.
- En förbättring av elnätet, så att det kan hantera den ökade efterfrågan.

- En anpassning av hela bilindustrin, bland annat genom tillhandahållande av nödvändig kompetens.
- Marknadsacceptans av nya fordon, vilka bör vara tillgängliga till ett överkomligt pris, särskilt för de mest utsatta hushållen och konsumenterna.

Om dessa villkor, vars uppfyllelse inte enbart är beroende av genomförandet av förordning (EU) 2019/631 och kommer att kräva betydande investeringar och kompensationsåtgärder, inte skulle uppnås, skulle målet få allvarliga konsekvenser ur ekonomisk, social och miljömässig synvinkel samt med tanke på unionens strategiska oberoende.

Vi noterar i detta avseende att unionens strategi för bilindustrin hittills främst har varit inriktad på reglering, medan Förenta staterna (genom lagen om minskning av inflationen (Inflation Reduction Act – IRA)) och Kina även har antagit stimulansplaner.

Vi anser därför att kommissionen bör göra följande:

- Stödja omställningen av bilindustrin, särskilt små och medelstora företag, med alla tillgängliga rättsliga och finansiella medel.
- I god tid och på ett heltäckande sätt övervaka och rapportera om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik, med beaktande av alla faktorer som bidrar till en rättvis och kostnadseffektiv omställning, inbegripet en bedömning av eventuella finansieringsluckor, i enlighet med förordningen (artikel 14a).
- På grundval av den övervakning, bedömning och rapportering som avses ovan, säkerställa en rigorös och trovärdig översyn av målen under 2026, i enlighet med förordningen (artikel 15).
- Följa upp den bestämmelse som föreskriver registrering, efter 2035, av fordon som uteslutande drivs med koldioxidfria bränslen (skäl 11).
- Lägga fram ett förslag om att i förordningen inkludera mekanismer för redovisning av fördelarna med förnybara bränslen i form av minskade koldioxidutsläpp.

Uttalande 2

Italien noterar kommissionens skriftliga uttalande om skäl 11 i den nya förordningen om utsläpp från personbilar och lätta nyttofordon avseende registrering efter 2035 av fordon med förbränningsmotor som drivs med koldioxidneutrala bränslen.

Kommissionens erkännande av att dessa fordon fortfarande kan registreras och att de därmed också kommer att bidra till uppnåendet av de utsläppsminskningsmål som fastställs i förordningen är en positiv utveckling.

Vi anser att denna utveckling är ett svar på uppmaningen i Italiens uttalande av den 28 februari i år, som ledde till att omröstningen om den förordning som nu läggs fram för bedömning av medlemsstaterna sköts upp.

I detta sammanhang noterar vi kommissionens åtagande att genomföra skäl 11 före översynen av förordningens mål, som är planerad till 2026, genom att lägga fram lagstiftningsförslag redan under de kommande månaderna.

Mot bakgrund av denna möjlighet, som bör utnyttjas på bästa sätt, har Italien efterfrågat en mer ingående diskussion mellan medlemsstaterna om alla tillgängliga lösningar.

Å ena sidan välkomnar vi därför beslutet att ompröva förbränningsmotorer, som är oundgängliga för den ekonomiska och sociala hållbarheten i många EU-länder, men å andra sidan anser vi att kommissionen, genom att endast ta upp syntetiska bränslen i sitt uttalande, gör en alltför restriktiv tolkning som ännu inte möjliggör ett fullständigt genomförande av principen om teknikneutralitet, som Italien alltid har kämpat för på grundval av tekniska och vetenskapliga uppgifter.

Vi anser att biodrivmedel också kan ingå i kategorin bränslen som är neutrala i fråga om den totala koldioxidbalansen och att de bidrar till en gradvis utfasning av fossila bränslen i sektorn.

Inom ramen för förfarandena för godkännande av de rättsakter som kommissionen har angett strävar vi således efter att säkerställa att biodrivmedel också betraktas som koldioxidneutrala bränslen och, i hopp om ytterligare givande diskussioner, avstår vi från att rösta om rådets slutliga beslut.

Uttalande från Polen

Polen motsätter sig starkt antagandet av denna rättsakt.

Polen samtycker inte till att de nya avgifterna och bördorna övervältras på medborgarna, t.ex. genom att kostnaderna för tillgång till bränslen ökas. Eventuella merkostnader till följd av de nya bördorna bör bäras av producenterna och inte övervältras på medborgarna. EU-lagstiftningen bör uppmuntra bilproducenterna att erbjuda utsläppsfria fordon till lägsta möjliga kostnad för medborgarna. Den bör också ta hänsyn till de olika förhållandena i de olika medlemsstaterna för att inte bidra till att öka den sociala klyftan, fattigdomens eller utestängningens omfattning.

Den inriktning som syftar till att minska fordonsutsläppen bör ta hänsyn till marknadens möjligheter, både vad gäller de tekniska aspekterna för fordonstillverkarna eller deras utrustning och de ekonomiska aspekterna där den ekonomiska kapaciteten hos landets medborgare bör beaktas.

Polen kan inte heller godta att producenter av vissa lyxmärken är föremål för undantag – detta strider mot den allmänna principen om att minska utsläppen från alla sektorer på ett socialt rättvist sätt. I kristider bör undantagen inriktas på de fattigaste medborgarna snarare än lyxbilsproducenterna. Därför intar Polen en negativ ståndpunkt om lagstiftningsakten i fråga.

Gemensamt uttalande från Estland och Finland

Vi stöder fullt ut det ambitiösa 55 %-paketet och välkomnar resultatet av omröstningen i Europaparlamentet om kommissionens förslag, som återspeglar den kompromissöverenskommelse som institutionerna nådde vid trepartsmötena.

Vi instämmer i förordningens mål om att minska utsläppen från vägtransporter i linje med unionens klimatmål men beklagar att gasdrivna fordon inte beaktas i förordningen. För oss är det viktigt att främja användningen av biometan inom transportsektorn, och under förhandlingarna lade vi fram ett förslag om ett incitament för gasdrivna fordon. Vi vill också göra kommissionen uppmärksam på skälet om registrering, efter 2035, av fordon som drivs med koldioxidneutrala bränslen.

Slutligen anser vi att det är mycket viktigt att man vid översynen av koldioxidnormerna för tunga fordon upprätthåller teknikneutraliteten.

Uttalande från kommissionen

Europeiska kommissionen har åtagit sig att införa en teknikneutral klimatlagstiftning, särskilt genom att fastställa utsläppsnormer för koldioxid för bilar och lätta nyttofordon. Kommissionen erkänner och bekräftar Europaparlamentets och rådets beslut att inkludera skäl 11 i den överenskomna kompromisstexten om översynen av förordningen om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid för nya personbilar och lätta transportfordon. Kommissionen kommer att använda detta skäl som utgångspunkt för olika lagstiftningsinitiativ.

Som ett första steg, omedelbart efter Europaparlamentets och rådets antagande av förordningen, kommer kommissionen att lägga fram ett förslag till genomförandeförordning om typgodkännande av dessa fordon, och därigenom inrätta en robust och vattentät typgodkännandeprocess för fordon som drivs uteslutande och på ett permanent sätt med förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Kommissionen kommer att arbeta för en snabb behandling inom tekniska kommittén för motorfordon och sedan försöka se till att beslutsprocessen slutförs på ett framgångsrikt sätt inom den rättsliga ramen.

Kommissionen kommer också utan dröjsmål att arbeta med det fortsatta genomförandet av skäl 11. Efter samråd med berörda parter kommer kommissionen även, i linje med de rättsliga befogenheterna från hösten 2023, att föreslå en delegerad akt som specificerar hur fordon som endast använder e-bränslen skulle kunna bidra till utsläppsminskningarna för koldioxid, i förhållande till fastställande av utsläppsnormer för koldioxid för bilar och lätta nyttofordon. Om medlagstiftarna förkastar förslaget kommer kommissionen att följa en annan lagstiftningsväg, till exempel en översyn av koldioxidlagstiftningen för att åtminstone genomföra det rättsliga innehållet i den delegerade akten.