



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 1 maart 2023  
(OR. en, it, pl)

---

---

Interinstitutioneel dossier:  
2021/0197(COD)

---

---

6740/23  
ADD 1 REV 1

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> ) - Vaststelling van de wetgevingshandeling = Verklaringen

---

#### Verklaring van Italië

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 ze toegankelijk 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 opoffering 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 in 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 in 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 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 de 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 de sociale stratificatie, de armoede en de uitsluiting verder groeien.

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-onderdelenfabrikanten, 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 de 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.