2023/2921

28.12.2023

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2023/2921

af 21. december 2023

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Partnerskabsrådet, der er nedsat ved handels- og samarbejdsaftalen mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side for så vidt angår midlertidige produktspecifikke regler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 207 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Handels- og samarbejdsaftalen mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side (»handels- og samarbejdsaftalen«) blev indgået af Unionen og godkendt ved Rådets afgørelse (EU) 2021/689 af 29. april 2021 ([1]) og trådte i kraft den 1. maj 2021.

(2) Handels- og samarbejdsaftalens anden del, sektion et, kapitel 2, og bilag 2-9 dertil fastsætter bestemmelser om definitionen af produkter med oprindelsesstatus og om metoderne for administrativt samarbejde.

(3) I henhold til handels- og samarbejdsaftalens artikel 7 og 68 kan Partnerskabsrådet ændre kapitel 2 »Oprindelsesregler« i sektion 1 »Varehandel« i anden del »Handel, transport, fiskeri og andre ordninger« og de tilknyttede bilag.

(4) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Partnerskabsrådet, bør fastlægges, da dets afgørelse for så vidt angår midlertidige produktspecifikke regler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer vil være bindende for Unionen.

(5) Bilag 5 til handels- og samarbejdsaftalen indeholder bestemmelser om en gradvis ikrafttræden af produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer.

(6) Den globale sikkerhedsmæssige, økonomiske og handelsmæssige kontekst, herunder Ruslands angrebskrig mod Ukraine, covid-19-pandemien og konkurrencen fra nye internationale støtteordninger, har ført til, at visse investeringer i det europæiske batteriøkosystem er sat på pause eller udsat, samt en langsommere gennemførelse af de betydelige investeringsplaner, der er bibeholdt på trods af de generelle omstændigheder. De direkte konsekvenser af disse eksterne hændelser såsom kraftigt stigende energiomkostninger og høje inflationsrater har yderligere hæmmet udviklingen af batteriøkosystemet i Unionen.

(7) Udviklingen af batteriøkosystemet, som er gået langsommere end forventet, har givet anledning til bekymring i Unionens industri for, at den europæiske bileksport til Det Forenede Kongerige ikke vil overholde de nye produktspecifikke oprindelsesregler, hvilket vil føre til indførelse af told på denne eksport og have en negativ indvirkning på produkternes konkurrenceevne på det britiske marked.

([1]) Rådets afgørelse (EU) 2021/689 af 29. april 2021 om indgåelse på Unionens vegne af handels- og samarbejdsaftalen mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side og af aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om sikkerhedsprocedurer for udveksling og beskyttelse af klassificerede informationer (EUT L 149 af 30.4.2021, s. 2).

(8) Det er derfor hensigtsmæssigt at tilbyde en overgangsmekanisme til Unionens industri. Denne mekanisme bør gøre det muligt for batteriindustrien at opskalere yderligere og understøtte et stærkt produktionsgrundlag for elektriske køretøjer i Unionen, som kan konkurrere internationalt. Dette vil sikre, at Unionens bileksport til Det Forenede Kongerige i sidste ende overholder oprindelsesreglerne i handels- og samarbejdsaftalen.

(9) Overgangsmekanismen vil gøre det muligt fortsat at anvende de nuværende produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer indtil den 31. december 2026. De produktspecifikke oprindelsesregler, der er anført i bilag 3 til handels- og samarbejdsaftalen, vil finde anvendelse fra den 1. januar 2027.

(10) Formålet med oprindelsesreglerne for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer, der er fastsat i handels- og samarbejdsaftalen, er at tilskynde til investeringer i en batteriproduktionskapacitet i Unionen og Det Forenede Kongerige. Der er ingen planer om yderligere udsættelse af de nye reglers ikrafttræden. Der bør derfor indføres en begrænsning af muligheden for yderligere ændringer af de produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer.

(11) Unionen er fast besluttet på at udvikle og styrke Unionens forsyningskæder og et økosystem for batterier og elektriske køretøjer. Derfor bør en engangsforlængelse af de gældende oprindelsesreglers gyldighedsperiode ledsages af strategisk støtte til batterisektoren og et mere aktivt samarbejde med industrien. Det er navnlig vigtigt, at Unionens bilindustri øger sine investeringer i hele batteriværdikæden og indgår aftaler om aftag med henblik på at dække mindst 70 % af efterspørgslen efter batterier via køb fra indenlandske udbydere og bidrage til at styrke batteriernes bæredygtighed, sporbarhed og cirkularitet i overensstemmelse med gældende EU-ret og navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 ([2]).

(12) For yderligere at fremme hurtigere og mere omkostningseffektiv støtte til fremstilling af de mest bæredygtige batterier i medlemsstaterne noterer Rådet sig, at Kommissionen vil oprette et særligt instrument under Innovationsfonden ([3]). Dette instrument, som vil blive lanceret i 2024 under fuld overholdelse af de mål og kriterier, der er fastsat i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/856 ([4]), vil yde finansiering på op til 3 mia. EUR over de næste tre år, eventuelt som et fast tilskud til EU-producenter af de mest bæredygtige batterier på grundlag af fremstillet batterikapacitet, hvilket skaber betydelige afsmittende virkninger på hele Unionens batteriværdikæde, navnlig dens upstream-segment. Mekanismen bør støtte CAPEX og OPEX i overensstemmelse med traktaterne og kunne kumuleres med andre former for støtte til støtteberettigede enheder. Budgettet for indkaldelserne, kriterierne for støtteberettigelse og andre vilkår og betingelser for dette instrument vil blive fastlagt i 2024.

(13) Rådet noterer sig, at Kommissionen også vil udvide instrumentet for at sætte medlemsstaterne i stand til at anvende deres nationale budgetmidler til at yde støtte til projekter, der er relevante for udviklingen af Unionens kapacitet til bæredygtig fremstilling af batterier på deres område, samtidig med at der anvendes en EU-dækkende udbudsmekanisme til at identificere de mest konkurrencedygtige projekter. Denne fremgangsmåde vil forhindre fragmentering af batterimarkedet i Unionen og spare de administrative omkostninger ved at udvikle forskellige støtteordninger på tværs af medlemsstaterne.

(14) Kommissionen vil nøje overvåge Unionens bilindustris engagement i udviklingen af et EU-batteriøkosystem. Kommissionen vil navnlig deltage i halvårlige dialoger med bil- og batteriindustrien med henblik på konstant at vurdere fremskridtene hen imod opfyldelsen af det overordnede mål om, at mindst 70 % af deres efterspørgsel efter

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L 191 af 28.7.2023, s. 1).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

([4]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/856 af 26. februar 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår anvendelsen af innovationsfonden (EUT L 140 af 28.5.2019, s. 6).

batterier dækkes via køb fra udbydere fra EU, samt industriens parathed med hensyn til at opfylde de permanente oprindelsesregler i handels- og samarbejdsaftalen, der finder anvendelse fra 2027. På grundlag af denne vurdering vil Kommissionen overveje yderligere foranstaltninger med henblik på bedre overholdelse, hvis det er relevant.

(15) Selv om afgørelsen truffet af Partnerskabsrådet fjerner ét skridt i indfasningen af strengere oprindelsesregler i henhold til handels- og samarbejdsaftalen og derfor forlænger de nuværende oprindelsesregler indtil udgangen af 2026, er Unionen fortsat fast besluttet på at overholde de regler, der træder i kraft i 2027. Afgørelsen truffet af Partnerskabsrådet, som er genstand for nærværende afgørelse, begrænser derfor muligheden for at foretage yderligere ændringer af produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer gennem en yderligere afgørelse truffet af Partnerskabsrådet. Kommissionen vil fortsætte med løbende at evaluere situationen på de globale og europæiske batterimarkeder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Partnerskabsrådet, er fastsat i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. december 2023.

På Rådets vegne
P. NAVARRO RÍOS
Formand

UDKAST til

AFGØRELSE nr. …/2023 TRUFFET AF PARTNERSKABSRÅDET, DER ER NEDSAT VED HANDELS- OG SAMARBEJDSAFTALEN MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION OG DET EUROPÆISKE ATOMENERGIFÆLLESSKAB PÅ DEN ENE SIDE OG DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND PÅ DEN ANDEN SIDE

den …,

for så vidt angår midlertidige produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer

PARTNERSKABSRÅDET HAR —

under henvisning til handels- og samarbejdsaftalen mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side, særlig artikel 68 og bilag 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Bilag 5 til handels- og samarbejdsaftalen indeholder bestemmelser om en indfaset ikrafttræden af produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektrificerede køretøjer.

(2) Der er blevet udtrykt bekymring over de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af nævnte regler på samling af elektriske køretøjer i Den Europæiske Union og Det Forenede Kongerige.

(3) Det er derfor hensigtsmæssigt at forlænge anvendelsen af de produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer, der finder anvendelse indtil den 31. december 2023, til den 31. december 2026. Fra den 1. januar 2027 vil de produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer, der er anført i bilag 3 til handels- og samarbejdsaftalen, finde anvendelse.

(4) Formålet med de produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer, der er fastsat i handels- og samarbejdsaftalen, er at tilskynde til investeringer i en produktionskapacitet i Den Europæiske Union og Det Forenede Kongerige. Der bør ikke overvejes yderligere udsættelse af de nye reglers ikrafttræden. Derfor bør den påtænkte ændring desuden fjerne muligheden for yderligere ændringer af de produktspecifikke oprindelsesregler for elektriske akkumulatorer og elektriske køretøjer frem til den 1. januar 2032 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Handels- og samarbejdsaftalens artikel 68 affattes således:

»*Artikel 68*

Ændringer af dette kapitel og bilagene hertil

1. Partnerskabsrådet kan ændre dette kapitel og bilagene hertil, jf. dog stk. 2.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på:

a) bilag 5 til denne aftale

b) de produktspecifikke oprindelsesregler, der er fastsat i bilag 3 for produkter opført i bilag 5, indtil den 1. januar 2032, og

c) denne artikel, for så vidt som den vedrører bilag 3 for produkter, der er opført i bilag 5, samt bilag 5 indtil den 1. januar 2032.

Stk. 1 finder dog anvendelse, når de produktspecifikke oprindelsesregler, der er fastsat i bilag 3 for produkter, der er opført i bilag 5, eller i bilag 5, ændres som følge af ajourføringer af det harmoniserede system.«

Artikel 2

Bilag 5 til handels- og samarbejdsaftalen erstattes af teksten i bilaget til nærværende afgørelse.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i …, den …

På Partnerskabsrådets vegne
Formænd

BILAG

»BILAG 5

MIDLERTIDIGE PRODUKTSPECIFIKKE REGLER FOR ELEKTRISKE AKKUMULATORER OG ELEKTRISKE KØRETØJER

Foreløbige produktspecifikke regler, der gælder fra denne aftales ikrafttræden indtil den 31. december 2026

For de produkter, der er anført i kolonne 1 nedenfor, finder den produktspecifikke regel i kolonne 2 anvendelse i perioden fra denne aftales ikrafttræden indtil den 31. december 2026.

Kolonne 1 Tarifering i det harmoniserede system (2017), herunder specifik beskrivelse	Kolonne 2 Produktspecifikke oprindelsesregler, der gælder fra denne aftales ikrafttræden indtil den 31. december 2026
85.07	
— Akkumulatorer indeholdende en eller flere battericeller og kredsløb til indbyrdes sammenkobling af battericellerne, ofte betegnet »batterienheder«, af den art, der anvendes som elektrisk hovedenergikilde til fremdrift af køretøjer henhørende under position 87.02, 87.03 og 87.04	CTSH Samling af batteripakker fra battericeller eller batterimoduler uden oprindelsesstatus eller MaxNOM 70 % (EXW)
— Battericeller, batterimoduler og dele dertil bestemt til at indgå i en elektrisk akkumulator af den art, der anvendes som elektrisk hovedenergikilde til fremdrift af køretøjer henhørende under position 87.02, 87.03 og 87.04	CTH eller MaxNOM70 % (EXW)
87.02-87.04	
— Motorkøretøjer med både forbrændingsmotor og elektrisk motor som motorer til fremdrift, undtagen motorkøretøjer, som kan oplades ved tilslutning til en ekstern elektrisk energikilde (»hybridbil«) — Motorkøretøjer med både forbrændingsmotor med stempel og elektrisk motor som motorer til fremdrift, og som kan oplades ved tilslutning til en ekstern elektrisk energikilde (»pluginhybridbil«) — Køretøjer udelukkende med elektrisk motor til fremdrift	MaxNOM 60 % (EXW)«.