



Брюксел, 7 юни 2018 г.
(OR. en)

9728/18

Междуетноститутуционално досие:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO ₂ от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (преработен) – Ориентационен дебат

С оглед на заседанието на Съвета по околна среда на 25 юни 2018 г. в приложението е поместена информационна бележка относно предложението с въпроси от председателството.

Комитетът на постоянните представители се приканва да вземе под внимание информационната бележка и въпросите и да ги предаде на Съвета.

Информационна бележка от председателството с въпроси за ориентационния дебат

I. Въведение

1. На 8 ноември 2017 г. Комисията представи своето предложение за регламент за определяне на нови стандарти за емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили. Целта на предложението е, наред с другото, да допринесе за постигането на целта за намаляване на емисиите с 30 % до 2030 г. в секторите извън обхвата на СТЕ на ЕС, определени от Европейския съвет, както и за постигането на целите на Парижкото споразумение.
2. С оглед на това Комисията предлага за целия ЕС цели за намаляване на емисиите на CO₂ за нови леки и лекотоварни автомобили от 2025 г. до 2029 г. и от 2030 г. нататък спрямо целите за 2021 г., установени в предишното законодателство:
 - 15 % от 2025 г. до 2029 г. за леките и лекотоварните автомобили;
 - 30 % от 2030 г. нататък за леките и лекотоварните автомобили.

В предложението се запазва масата на превозните средства в автомобилния парк като параметър за изчисляването на конкретните цели за всеки производител.

3. За да се насърчи все по-интензивното използване на превозни средства с нулеви и ниски емисии (например електрически автомобили и хибриди с възможност за включване към електрическата мрежа), предложението на Комисията включва механизъм от 2025 г. нататък за стимулиране на производителите да пускат по-голям брой такива превозни средства на пазара. Ако делът на превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя надвишава определени референтни показатели, към производителя ще се прилагат не толкова строги цели за емисиите на CO₂. От 2025 г. до 2029 г. се предлага референтният показател да бъде 15 %, а от 2030 г. нататък — 30 %.

Комисията предлага за изчисляването на дела на превозни средства с нулеви и ниски емисии на производителя да се приеме, че колкото по-малки са емисиите на CO₂ на превозното средство, в толкова по-голяма степен то да се отчита по отношение на постигането на референтния показател. Така превозните средства с нулеви емисии ще се отчитат в най-голяма степен по отношение на постигането на референтния показател.

II. Работа в рамките на Съвета

4. Предложението беше разгледано на редица заседания на работна група „Околна среда“, като бе обърнато по-специално внимание на други съществени въпроси от предложението, а именно:
- мерките за улесняване на производителите да постигнат целите си (обединяване между производителите, дерогации и екологични иновации), включително въвеждането на допълнителни мерки в тази насока;
 - разпоредбите относно емисиите на CO₂ и разхода на енергия в реално време и съответствието на емисиите на CO₂ по време на експлоатация, включително последствията от промяната на хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP). В този контекст по време на обсъжданията бе поставен по-специално въпросът за разработването на изпитване за измерване на емисиите в реални условия на движение.
5. Що се отнася до предложените цели и стимулите за превозни средства с нулеви и ниски емисии, обсъжданията показаха, че редица делегации нямат конкретна позиция за момента. Мненията на делегациите, които се произнесоха, се различават:
- относно предложените цели позициите варират от подкрепа до определянето на тези цели като прекалено амбициозни, по-специално целта за 2025 г., а също и до призови за по-високи цели. Някои делегации предлагат да се заличи масата като параметър за изчисляване на конкретните цели за производителите, докато други подкрепят нейното запазване. Поставен е и въпросът за риска от „изместване на въглеродни емисии в рамките на ЕС“ в транспортния сектор в резултат на предложението поради увеличения внос в държавите членки с ниски доходи на употребявани превозни средства от държавите членки с високи доходи;

- като цяло има подкрепа за включването на разпоредби относно стимулите за превозни средства с нулеви и ниски емисии, но някои делегации смятат, че те не са неутрални по отношение на технологията, като твърдят, че те благоприятстват твърде много превозните средства с нулеви емисии спрямо превозните средства с ниски емисии, като например хибридите с възможност за включване към електрическата мрежа. Други биха предпочели стимулите да се концентрират върху превозните средства с нулеви емисии. Редица делегации подкрепят идеята за въвеждането на механизъм, съгласно който производителите, които не постигат референтните показатели, се санкционират с по-високи цели (наричан също и система „бонус-малус“). Някои делегации биха могли да подкрепят и задължителни квоти за превозни средства с нулеви и ниски емисии.

6. И накрая, бяха изяснени редица по-скоро технически въпроси, както е отразено в текста на председателството, изложен в док. 8949/18.

III. Въпроси

7. В този контекст председателството приканва министрите да дадат насоки за по-нататъшната работа по отношение на следните два въпроса:
 - а) Дали предложеното ниво на амбиция по отношение на целите за 2025 г. и 2030 г. за леки и лекотоварни автомобили осигурява необходимия баланс между адекватния принос за намаляване на емисиите на CO₂ и осигуряването на работни места и растеж и конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост?*
 - б) Дали предложеният от Комисията механизъм за стимулиране на превозни средства с нулеви и ниски емисии е най-добрият и ефективен начин да се насърчи използването на тези превозни средства?*