Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 7. juni 2018
(OR. en)

9728/18

Interinstitutionel sag:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Komm. dok. nr.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning) – Orienterende debat

Med henblik på samlingen i Miljørådet den 25. juni 2018 indeholder bilaget et baggrundsnotat om forslaget med spørgsmål fra formandskabet.

De Faste Repræsentanters Komité opfordres til at notere sig baggrundsnotatet og spørgsmålene og til at fremsende dem til Rådet.

BILAG

Baggrundsnotat med spørgsmål til den orienterende debat

I. Indledning

1. Den 8. november 2017 forelagde Kommissionen et forslag til en forordning om fastsættelse af nye CO_2-emissionsstandarder for personbiler og varevogne. Målet med forslaget er bl.a. at bidrage til at nå reduktionsmålet på 30 % senest i 2030 i sektorer uden for ETS som fastsat af Det Europæiske Råd og at nå målene i Parisaftalen.

2. Til det formål foreslår Kommissionen CO_2-emissionsreduktionsmål på EU-plan for nye personbiler og varevogne fra 2025 til 2029 og fra 2030 sammenlignet med målene for 2021 i ældre lovgivning:

   – 15 % fra 2025 til 2029 for både personbiler og varevogne

   – 30 % fra 2030 for både personbiler og varevogne.

   Forslaget bevarer massen for køretøjer i flåden som en parameter til beregning af de specifikke mål for hver fabrikant.

3. For gradvist at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer (f.eks. elektriske biler og pluginhybridbiler) indeholder Kommissionens forslag en mekanisme til fra og med 2025 at tilskynde fabrikanterne til at bringe en større andel af disse køretøjer på markedet. Hvis fabrikantens andel af nul- og lavemissionskøretøjer overstiger visse benchmarks, belønnes fabrikanten med mindre strikse CO_2-emissionsmål. Fra 2025 til 2029 foreslås en benchmark på 15 %, og fra og med 2030 foreslås en benchmark på 30 %.

   Kommissionen foreslår med henblik på beregning af en fabrikants andel af nul- og lavemissionskøretøjer, at jo lavere et køretøjs CO_2-emissioner er, desto mere vil det tælle i retning af at nå benchmarket. Et nulemissionskøretøj vil således tælle mest i retning af at nå benchmarket.

II. Arbejdet i Rådet

4. Forslaget er blevet behandlet på en række møder i Miljøgruppen, hvor der især blev fokuseret på andre væsentlige spørgsmål i forslaget, navnlig:

   – foranstaltninger til at lette en fabrikants bestræbelser på at nå sine mål (pooling mellem fabrikanter, undtagelser og miljøinnovation), herunder indførelse af supplerende foranstaltninger til dette formål

   – bestemmelser om de faktiske CO_2-emissioner og det faktiske energiforbrug og om overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO_2-emissioner, herunder konsekvenserne af overgangen til den verdensomspændende prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP). I den sammenhæng er navnlig spørgsmålet om udvikling af en test til at måle emissionerne under faktiske forhold blevet rejst under drøftelserne.

5. Med hensyn til de foreslåede mål for og incitamenter til nul- og lavemissionskøretøjer har drøftelserne vist, at en række delegationer endnu ikke har en konkret holdning. Synspunkterne hos de delegationer, der har udtalt sig, varierer:

   – hvad angår de foreslåede mål, går holdningerne fra at støtte dem til at anse dem for at være for ambitiøse, særlig 2025-målet, og til at ønske højere mål. Nogle delegationer foreslår at lade masse udgå som en parameter til beregning af de specifikke mål for fabrikanterne, mens andre bakker op om at bevare denne parameter. Den risiko for "CO_2-lækage i EU" under transport, som forslaget indebærer på grund af øget import af brugte køretøjer fra højindkomstmedlemsstater til lavindkomstmedlemsstater, er også blevet påtalt

– generelt er der opbakning til at have bestemmelser om incitamenter til nul- og lavemissionskøretøjer, men nogle delegationer mener ikke, at de er teknologineutrale, og gør gældende, at de i for høj grad begunstiger nulemissionskøretøjer i forhold til lavemissionskøretøjer som f.eks. pluginhybridbiler. Andre foretrækker at koncentrere incitamenter om nulemissionskøretøjer. En række delegationer støtter idéen om at indføre en mekanisme, hvor fabrikanter, der ikke opfylder benchmarkene, straffes med højere mål (også kaldet "bonus-malus-ordning"). Nogle delegationer kan støtte at have bindende kvoter for nul- og lavemissionskøretøjer.

6. Endelig er en række spørgsmål af mere teknisk art blevet præciseret, således som det fremgår af formandskabets tekst i dokument 8949/18.

III. Spørgsmål

7. På denne baggrund opfordrer formandskabet ministrene til at udstikke retningslinjer for det videre arbejde i relation til følgende to spørgsmål:

a) Skaber det foreslåede ambitionsniveau for 2025- og 2030-målene for personbiler og varevogne den rette balance mellem at yde et passende bidrag til reduktion af CO_2-emissionerne og at sikre europæiske arbejdspladser og den europæiske bilindustris vækst og konkurrenceevne?

b) Er incitamentsmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer som foreslået af Kommissionen den bedste og mest effektive metode til at øge udbredelsen af disse køretøjer?