



Βρυξέλλες, 7 Ιουνίου 2018
(OR. en)

9728/18

Διοργανικός φάκελος:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση)

– Συζήτηση προσανατολισμού

Ενόψει του Συμβουλίου Περιβάλλοντος στις 25 Ιουνίου 2018, στο παράρτημα περιλαμβάνεται ενημερωτικό σημείωμα της Προεδρίας σχετικά με την πρόταση με ερωτήσεις.

Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων καλείται να λάβει υπό σημείωση το ενημερωτικό σημείωμα και τα ερωτήματα και να τα διαβιβάσει στο Συμβούλιο.

Ενημερωτικό σημείωμα με ερωτήσεις για τη συζήτηση προσανατολισμού

I. Εισαγωγή

1. Στις 8 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της για κανονισμό σχετικά με τον καθορισμό νέων προτύπων εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά. Σκοπός της πρότασης είναι, μεταξύ άλλων, να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου μείωσης κατά 30 % έως το 2030 που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στους τομείς που δεν υπάγονται στο ΣΕΔΕ, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού.
2. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει να καθοριστούν στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ σε επίπεδο ΕΕ για τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά από το 2025 έως το 2029 και από το 2030 σε σύγκριση με τους στόχους για το 2021 που καθορίστηκαν από προηγούμενη νομοθεσία:
 - 15 % από το 2025 έως το 2029, τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ημιφορτηγά·
 - 30 % από το 2030 τόσο για τα αυτοκίνητα όσο και για τα ημιφορτηγά.

Η πρόταση διατηρεί τη μάζα των οχημάτων στον στόλο ως παράμετρο για τον υπολογισμό των ειδικών στόχων για κάθε κατασκευαστή.

3. Για να αυξηθούν περαιτέρω σταδιακά τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (π.χ. ηλεκτρικά οχήματα και υβριδικά με ρευματολήπτη), η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει ένα μηχανισμό από το 2025 και μετά, ο οποίος θα παρέχει κίνητρα στους κατασκευαστές να αυξήσουν τον αριθμό των οχημάτων αυτών στην αγορά. Εάν το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών του κατασκευαστή υπερβαίνει ορισμένα σημεία αναφοράς, ο κατασκευαστής θα επιβραβεύεται με λιγότερο αυστηρούς στόχους εκπομπών CO₂. Από το 2025 έως το 2029 το σημείο αναφοράς προτείνεται να είναι 15 % και, από το 2030 και μετά, προτείνεται να είναι 30 %.

Η Επιτροπή προτείνει ότι, για τον υπολογισμό του μεριδίου οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ενός κατασκευαστή, όσο χαμηλότερες είναι οι εκπομπές CO₂ ενός οχήματος, τόσο περισσότερο θα προσμετράται για την επίτευξη του σημείου αναφοράς. Επομένως, ένα όχημα μηδενικών εκπομπών θα προσμετράται στον μεγαλύτερο βαθμό για την επίτευξη του σημείου αναφοράς.

II. Εργασίες στο πλαίσιο του Συμβουλίου

4. Η πρόταση εξετάσθηκε σε αρκετές συνεδριάσεις της Ομάδας «Περιβάλλον», εστιάζοντας ειδικότερα σε άλλα σημαντικά ζητήματα της πρότασης, και συγκεκριμένα:
 - μέτρα που αφορούν τη διευκόλυνση των κατασκευαστών να επιτύχουν τους στόχους τους (συμμετοχή των κατασκευαστών σε ομάδες, παρεκκλίσεις και οικολογικές καινοτομίες), συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης πρόσθετων μέτρων προς το σκοπό αυτό·
 - διατάξεις για τις πραγματικές εκπομπές CO₂ και την πραγματική κατανάλωση ενέργειας και για τη συμμόρφωση εν χρήσει των εκπομπών CO₂, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων από την αλλαγή στην «παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων» (WLTP). Σε αυτό το πλαίσιο, κατά τις συζητήσεις τέθηκε ιδίως το ζήτημα της ανάπτυξης μιας δοκιμής για τη μέτρηση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
5. Όσον αφορά τους προτεινόμενους στόχους και τα κίνητρα για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, οι συζητήσεις κατέδειξαν ότι ορισμένες αντιπροσωπίες δεν έχουν ακόμη σαφή θέση. Οι απόψεις των αντιπροσωπιών που εκφράστηκαν διαφέρουν:
 - για τους προτεινόμενους στόχους, οι θέσεις κυμαίνονται από τη στήριξη της άποψης ότι είναι υπερβολικά φιλόδοξοι, ιδίως ο στόχος για το 2025, μέχρι να ζητούν υψηλότερους στόχους. Ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν να διαγραφεί η μάζα από τις παραμέτρους για τον υπολογισμό των ειδικών στόχων για τους κατασκευαστές, ενώ άλλες υποστηρίζουν τη διατήρησή της. Αναφέρθηκε επίσης ο κίνδυνος της «ενδοενωσιακής διαρροής άνθρακα» στον τομέα των μεταφορών που προκύπτει από την πρόταση μέσω της αύξησης των εισαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων από κράτη μέλη υψηλού εισοδήματος προς κράτη μέλη χαμηλού εισοδήματος·

- γενικά υπάρχει στήριξη υπέρ διατάξεων για την παροχή κινήτρων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, αλλά ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν ότι δεν είναι ουδέτερες από τεχνολογική άποψη, υποστηρίζοντας ότι ευνοούν τα οχήματα μηδενικών εκπομπών υπερβολικά σε σχέση με τα οχήματα χαμηλών εκπομπών, όπως τα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη. Άλλες αντιπροσωπίες θα προτιμούσαν τα κίνητρα να εστιαστούν στα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Ορισμένες αντιπροσωπίες υποστηρίζουν την ιδέα θέσπισης ενός μηχανισμού, σύμφωνα με τον οποίο οι κατασκευαστές που δεν πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης να επιβαρύνονται με υψηλότερους στόχους (αναφέρεται επίσης ως σύστημα «bonus-malus»). Ορισμένες αντιπροσωπίες θα μπορούσαν να στηρίξουν την ύπαρξη δεσμευτικών ποσοστώσεων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.
6. Τέλος, ορισμένα πιο τεχνικά θέματα διασαφηνίστηκαν όπως αντικατοπτρίζεται στο κείμενο της Προεδρίας που παρατίθεται στο έγγραφο 8949/18.

III. Ερωτήσεις

7. Με βάση τα ανωτέρω, η Προεδρία καλεί τους υπουργούς να προσφέρουν καθοδήγηση για τις περαιτέρω εργασίες σε σχέση με τα ακόλουθα δύο ερωτήματα:
- α) Επιτυγχάνει το προτεινόμενο επίπεδο φιλοδοξίας που αφορά τους στόχους του 2025 και του 2030 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά τη σωστή ισορροπία μεταξύ της κατάλληλης συμβολής στη μείωση των εκπομπών CO₂ και της διασφάλισης των θέσεων εργασίας και της ανάπτυξης της Ευρώπης, καθώς και της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας;*
 - β) Αποτελεί ο μηχανισμός παροχής κινήτρων για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όπως προτείνεται από την Επιτροπή, τον καλύτερο και πλέον αποδοτικό τρόπο για να προαχθεί η αύξηση του αριθμού αυτών των οχημάτων;*