



Brussel, 7 juni 2018
(OR. en)

9728/18

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
Nr. Comdoc.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO ₂ -emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking) – Oriënterend debat

Met het oog op de zitting van de Raad Milieu van 25 juni 2018 gaat in de bijlage een achtergrondnota met vragen van het voorzitterschap over het voorstel.

Het Comité van permanente vertegenwoordigers wordt verzocht nota te nemen van de achtergrondnota en de vragen, en deze aan de Raad voor te leggen.

Achtergrondnota met vragen voor het oriënterend debat**I. Inleiding**

1. De Commissie heeft op 8 november 2017 haar voorstel voor een verordening tot vaststelling van nieuwe CO₂-emissienormen voor personenauto's en bestelwagens ingediend. Met dit voorstel wordt onder meer beoogd ertoe bij te dragen dat het door de Europese Raad bepaalde reductiestreefcijfer voor niet-ETS-sectoren van 30% tegen 2030 evenals de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs worden gehaald.
2. Daartoe stelt de Commissie, in vergelijking met de doelstellingen voor 2021 van de vorige wetgeving, voor nieuwe personenauto's en bestelwagens in de hele EU de volgende CO₂-emissiereductiestreefcijfers voor:
 - 15 % van 2025 tot en met 2029 voor zowel auto's als bestelwagens;
 - 30 % vanaf 2030 voor zowel auto's als bestelwagens.

Het voorstel handhaaft de massa van de voertuigen in de vloot als parameter voor het berekenen van de specifieke streefcijfers voor iedere fabrikant.

3. Om het gebruik van emissievrije en emissiearme voertuigen (bijvoorbeeld elektrische voertuigen en plug-in hybride auto's) geleidelijk te bevorderen, bevat het voorstel van de Commissie vanaf 2025 een mechanisme om fabrikanten ertoe aan te zetten meer dergelijke voertuigen op de markt te brengen. Wanneer het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen van de fabrikant bepaalde streefwaarden overschrijdt, wordt de fabrikant beloond met minder strenge CO₂-emissiestreefcijfers. Voor 2025 tot en met 2029 wordt als streefwaarde 15% voorgesteld en vanaf 2030 30%.

De Commissie stelt voor om bij de berekening van het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen van een fabrikant ermee rekening te houden dat hoe lager de CO₂-emissie van het voertuig is, hoe meer het bijdraagt tot het bereiken van de streefwaarde. Een emissievrij voertuig zal dus het meest bijdragen tot het bereiken van de streefwaarde.

II. Werkzaamheden in de Raad

4. Het voorstel is een aantal keren in de Groep Milieu besproken, waarbij er vooral gekeken werd naar andere belangrijke elementen van het voorstel, met name:
 - maatregelen die het voor fabrikanten gemakkelijker maken om hun streefcijfers te halen (pooling tussen fabrikanten, afwijkingen en eco-innovaties), alsook bijkomende maatregelen met dat doel;
 - bepalingen inzake reële wereldwijde CO₂-emissies en energieverbruik en de conformiteit inzake CO₂-emissies tijdens gebruik, met inbegrip van het effect van de wijzigingen aan de Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, WLTP). In dit verband is met name de ontwikkeling van een emissietest in reële rijomstandigheden besproken.
5. Wat de voorgestelde streefcijfers en de stimuli voor emissievrije en emissiearme voertuigen betreft, hebben de besprekingen aangetoond dat een aantal delegaties nog geen concreet standpunt hebben. De meningen van de delegaties die zich al wel hebben uitgesproken, variëren:
 - sommige steunen de voorgestelde streefcijfers, andere vinden ze te ambitieus (vooral de 2025-doelstelling), en nog andere wensen hogere streefcijfers. Bepaalde delegaties willen massa als parameter voor het berekenen van de specifieke streefcijfers voor de fabrikanten schrappen, terwijl andere deze parameter juist willen houden. Het risico van koolstoflekken binnen de EU in de transportsector als gevolg van het voorstel, door een verhoogde invoer van tweedehandswagens uit lidstaten met een hoog inkomen naar lidstaten met een laag inkomen, is ook besproken;

- er blijkt in het algemeen steun te zijn voor bepalingen inzake stimuli voor emissievrije en emissiearme voertuigen, maar sommige delegaties menen dat deze niet technologie-neutraal zijn en emissievrije voertuigen te veel bevoordelen ten opzichte van emissie-arme, zoals plug-in hybride auto's. Andere willen de stimuli toespitsen op emissievrije voertuigen. Een aantal delegaties steunt het idee van een mechanisme waarbij fabrikanten die de streefcijfers niet halen, gestraft worden met hogere streefcijfers (ook wel bonus-malussysteem genoemd). Sommige delegaties zouden bindende quota voor emissievrije en emissiearme voertuigen kunnen steunen.

6. Zoals uit de tekst van het voorzitterschap in document 8949/18 blijkt, zijn ten slotte ook een aantal meer technische aspecten verduidelijkt.

III. Vragen

7. Tegen deze achtergrond verzoekt het voorzitterschap de ministers sturing te geven voor de verdere werkzaamheden met betrekking tot de volgende twee vragen:

- a) *Zorgt het voorgestelde ambitieniveau van de streefcijfers voor 2025 en 2030 inzake auto's en bestelwagens voor het juiste evenwicht tussen een passende bijdrage tot het streven naar lagere CO₂-emissies en het behoud van Europese banen en de groei en het concurrentievermogen van de Europese automobiellindustrie?*
- b) *Is het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen, zoals voorgesteld door de Commissie, de beste en meest efficiënte manier om het gebruik van deze voertuigen te bevorderen?*