

Bruxelles, 7 iunie 2018
(OR. en)

9728/18

**Dosar interinstituțional:
2017/0293 (COD)**

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

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Nr. doc. Csie:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO ₂ generate de vehiculele utilitare ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) – Dezbattere de orientare

În vederea Consiliului Mediu din 25 iunie 2018, se pune la dispoziție în anexă o notă de informare referitoare la propunere, însoțită de întrebări din partea Președinției.

Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să ia act de nota de informare și de întrebări și să le transmită Consiliului.

Notă de informare însoțită de întrebări pentru dezbaterea de orientare**I. Introducere**

1. La 8 noiembrie 2017, Comisia a transmis propunerea sa de regulament privind stabilirea unor noi standarde privind emisiile de CO₂ pentru autovehicule și camioane. Propunerea vizează, printre altele, să aducă o contribuție la atingerea țintei stabilite de Consiliul European, de reducere cu 30 % până în 2030 în sectoarele care nu intră în domeniul de aplicare al ETS și la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris.
2. În acest scop, Comisia propune noi obiective de reducere a emisiilor de CO₂ la nivelul UE pentru autovehiculele și camioanele noi din 2025 până în 2029 și din 2030 în raport cu obiectivele pentru 2021 stabilite de legislația anterioară:
 - 15 % din 2025 până în 2029, atât pentru autovehicule, cât și pentru camioane;
 - 30 % din 2030 atât pentru autovehicule, cât și pentru camioane.

Propunerea menține masa vehiculelor din parcul de vehicule ca parametru pentru calcularea de obiective specifice pentru fiecare producător.

3. Pentru a promova în mod progresiv adoptarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute (de exemplu, vehicule electrice și cele hibride reîncărcabile), propunerea Comisiei include un mecanism începând din 2025 pentru a stimula producătorii să introducă un număr mai mare al acestor vehicule pe piață. În cazul în care cota de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute ale producătorului depășește anumite criterii de referință, producătorul va fi recompensat cu obiective mai puțin stricte privind emisiile de CO₂. Din 2025 până în 2029, valoarea de referință propusă este de 15 % și, începând din 2030, se propune să fie de 30 %.

Comisia propune ca, pentru calculul procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute al unui producător, cu cât sunt mai scăzute emisiile de CO₂ ale unui vehicul, cu atât mai mult să fie contabilizat acesta către atingerea valorii de referință. Astfel, un vehicul cu emisii zero va conta în cea mai mare măsură la atingerea criteriului de referință.

II. Lucrările din cadrul Consiliului

4. Propunerea a fost examinată în cadrul mai multor reuniuni ale Grupului de lucru pentru chestiuni de mediu, concentrându-se în special asupra altor aspecte importante ale propunerii, în special:
 - măsuri legate de facilitarea atingerii obiectivelor pentru producători (gruparea între producători, derogările și ecoinovarea), inclusiv introducerea unor măsuri suplimentare în acest sens;
 - dispoziții privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere, precum și conformitatea în circulație a emisiilor de CO₂, inclusiv impactul modificării aduse „procedurii de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial” (WLTP). În acest context, a fost ridicat în cadrul discuțiilor mai ales aspectul dezvoltării unui test pentru măsurarea emisiilor produse în condiții reale de conducere.
5. În ceea ce privește obiectivele propuse și stimulentele pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, discuțiile au arătat că o serie de delegații nu au încă poziții concrete. Punctele de vedere ale delegațiilor care s-au pronunțat variază:
 - cu privire la obiectivele propuse, pozițiile variază de la sprijin la considerarea acestora prea ambițioase, în special a obiectivului 2025, și până la solicitarea stabilirii unor obiective mai ambițioase. Unele delegații propun eliminarea masei ca parametru pentru calcularea obiectivelor specifice pentru producători, în timp ce altele sprijină menținerea acesteia. A fost, de asemenea, pus în discuție riscul care rezultă din propunere, de „relocare a emisiilor de dioxid de carbon în interiorul UE” în sectorul transporturilor, prin creșterea importurilor de autovehicule de ocazie din statele membre cu venituri ridicate în statele membre cu venituri reduse;

- în general, există sprijin pentru ideea de a avea dispoziții privind stimulente pentru vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, însă unele delegații sunt de părere că nu sunt neutre din punct de vedere tehnologic, susținând că avantajează vehiculele cu emisii zero prea mult față de vehicule cu emisii scăzute, cum ar fi vehiculele electrice hibride reîncărcabile. Altele ar prefera axarea stimulentei pe vehiculele cu emisii zero. O serie de delegații au susținut ideea introducerii unui mecanism prin care producătorii care nu îndeplinesc obiectivele de referință să fie penalizați cu obiective mai înalte (denumit, de asemenea, un sistem „bonus-malus”). Unele delegații ar putea sprijini instituirea unor cote obligatorii pentru vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute.
6. În cele din urmă, au fost clarificate o serie de chestiuni mai tehnice, astfel cum se reflectă în textul Președinției care figurează în documentul 8949/18.

III. Întrebări

7. În acest context, Președinția îi invită pe miniștri să ofere orientări pentru lucrările viitoare în legătură cu următoarele două întrebări:
- a) *Nivelul propus de ambiție în ceea ce privește obiectivele pentru 2025 și 2030 pentru autovehicule și camionete atinge un echilibru corespunzător în ceea ce privește furnizarea unei contribuții adecvate la reducerea emisiilor de CO₂ și asigurarea de locuri de muncă și creștere economică la nivel european, precum și a competitivității industriei europene a autovehiculelor?*
 - b) *Este mecanismul de stimulare pentru vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, astfel cum este propus de Comisie, cea mai bună și cea mai eficientă modalitate de a promova adoptarea acestor vehicule?*