

Bruselj, 7. junij 2018
(OR. en)

9728/18

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

DOPIS

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. dok. Kom.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev) – orientacijska razprava

Ob pripravi na sejo Sveta za okolje 25. junija 2018 vam v Prilogi pošiljamo informativno gradivo o predlogu z vprašanjema predsedstva.

Odbor stalnih predstavnikov naj se seznani z informativnim gradivom in vprašanjema ter jih posreduje Svetu.

Informativno gradivo z vprašanjema za orientacijsko razpravo

I. Uvod

1. Komisija je 8. novembra 2017 predložila predlog uredbe o določitvi novih standardov emisij CO₂ za osebne avtomobile in kombinirana vozila. Cilj predloga je med drugim prispevati k doseganju cilja zmanjšanja emisij za 30 % do leta 2030 v sektorjih, ki niso vključeni v ETS, ki ga je določil Evropski svet, in k doseganju ciljev Pariškega sporazuma.
2. Komisija v ta namen predlaga cilje zmanjšanja emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila na ravni EU za obdobji od 2025 do 2029 in od leta 2030 naprej glede na cilje za leto 2021, ki so bili določeni že s prejšnjo zakonodajo:
 - 15 % za obdobje od 2025 do 2029 za osebne avtomobile in kombinirana vozila;
 - 30 % za obdobje od leta 2030 naprej za osebne avtomobile in kombinirana vozila.

Predlog ohranja maso vozil v voznem parku kot parameter za izračun cilja specifičnih emisij za posameznega proizvajalca.

3. Da bi spodbudila postopno uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil (na primer električnih vozil in priključnih hibridnih vozil), je Komisija v predlog vključila mehanizem, ki bo od leta 2025 dalje spodbujal proizvajalce k dajanju večjega števila teh vozil na trg. Če bo proizvajalec presegel določene referenčne vrednosti pri deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, bo nagrajen z manj strogimi cilji glede emisij CO₂. Predlagana referenčna vrednost za obdobje od leta 2025 do 2029 je 15 %, od leta 2030 pa 30 %.

Komisija predlaga, da se pri izračunu proizvajalčevega deleža brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil upošteva, da manjše emisije CO₂ pri vozilu bolj prispevajo k doseganju referenčne vrednosti. Za brezemisijska vozila se bo tako štelo, da najbolj prispevajo k doseganju referenčnih vrednosti.

II. Delo v Svetu

4. Delovna skupina za okolje je predlog obravnavala na več sejah, pri čemer je bil poudarek na drugih vsebinskih vprašanjih predloga, zlasti na naslednjem:
- ukrepi, ki proizvajalcu olajšajo, da doseže svoje cilje (združevanje proizvajalcev, odstopanja in ekološke inovacije), vključno z uvedbo dodatnih ukrepov v ta namen;
 - določbe o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabi energije ter skladnosti vozil v prometu glede emisij CO₂, vključno z vplivom spremembe na „globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila“ (WLTP). S tem v zvezi se je med razpravami zlasti obravnavalo vprašanje oblikovanja preskusov za merjenje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.
5. Kar zadeva predlagane cilje in spodbude za brezemisijska in nizkoemisijska vozila, se je med razpravami pokazalo, da veliko delegacij še nima konkretnega stališča. Stališča ostalih delegacij pa se razlikujejo glede naslednjih vprašanj:
- nekatere delegacije na primer podpirajo predlagane cilje, nekaterim se zdijo preveč ambiciozni, zlasti cilj za leto 2025, druge pa zagovarjajo višje cilje. Nekatere delegacije predlagajo črtanje teže kot parametra za izračun ciljev specifičnih emisij za proizvajalce, druge pa podpirajo njeno ohranitev. Pojavilo se je tudi vprašanje, ali predlog prinaša tveganje za selitev virov CO₂ znotraj EU, če bi se povečal uvoz rabljenih vozil iz držav članic z visokimi prihodki v države članice z nizkimi prihodki;

- delegacije na splošno podpirajo določbe s spodbudami za brezemisijska in nizkoemisijska vozila, vendar po mnenju nekaterih delegacij te niso tehnološko nevtralne in naj bi preveč podpirale brezemisijska vozila na račun nizkoemisijskih, kot so priključni hibridi. Po mnenju drugih delegacij pa bi bilo treba spodbujati predvsem spodbude za brezemisijska vozila. Več delegacij je podprlo zamisel za uvedbo mehanizma, s katerim bi proizvajalce, ki ne bi izpolnili referenčnih vrednosti, kaznovali z višjimi cilji (sistem bonus-malus). Nekatere delegacije bi lahko podprle zavezujoče kvote za brezemisijska in nizkoemisijska vozila.

6. Poleg tega je bilo razčiščenih več tehničnih vprašanj, kot je razvidno v besedilu predsedstva iz dokumenta 8949/18.

III. Vprašanja

7. Predsedstvo na tej podlagi poziva ministre k oblikovanju smernic za nadaljnje delo v zvezi z naslednjima vprašanjema:

- a) Ali je predlagana raven ambicij glede ciljev za leti 2025 in 2030 za osebne avtomobile in kombinirana vozila dovolj uravnotežena v smislu, da bo ustrezno pripomogla k zmanjšanju emisij CO₂, hkrati pa ohranila evropska delovna mesta, rast in konkurenčnost evropske avtomobilske industrije?*
- b) Ali je mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila, kot ga predlaga Komisija, najboljši in najučinkovitejši način za spodbujanje uvedbe teh vozil?*