



Брюксел, 2 юни 2023 г.
(OR. en)

9925/23

Междуйнституционално досие:
2023/0042(COD)

CLIMA 256
ENV 583
TRANS 210
MI 461
CODEC 975

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO ₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 – Ориентационен дебат

С оглед на заседанието на Съвета (Околна среда) на 20 юни 2023 г. в приложението се съдържа информационен документ от председателството с въпроси към министрите по предложението.

Комитетът на постоянните представители се приканва да вземе под внимание информационната бележка и въпросите и да ги предаде на Съвета.

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956

Ориентационен дебат

– Информационен документ на председателството с въпроси към министрите –

Европейският закон за климата ангажира ЕС да постигне неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г., с междинна цел за намаляване на нетните емисии с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г.

На 14 февруари 2023 г. Комисията представи предложение за регламент с по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства, предназначено да допринесе за постигането на целите на Съюза в областта на климата и ангажимента за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г.

Регламентът относно стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства има за цел намаляване на емисиите на CO₂ и ускоряване на въвеждането и дела на превозните средства с нулеви емисии в европейския парк от тежкотоварни превозни средства (ТПС), като се гарантира, че иновациите и конкурентоспособността на сектора са осигурени и засилени. Превозните средства с по-висока енергийна ефективност следва да бъдат от полза за транспортните оператори чрез намалени общи разходи за собственост на такива превозни средства и в крайна сметка да са от полза за потребителите. Това би допринесло и за намаляване на енергийната зависимост на ЕС.

На сектора на ТПС се дължат повече от една четвърт от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт в ЕС и над 6 % от общите емисии на парникови газове в ЕС. По-строгите стандарти за емисиите на CO₂ ще подпомогнат приноса на държавите членки към задължителните цели за намаляване на емисиите съгласно наскоро приетото преразглеждане на Регламента за разпределяне на усилията.

Освен това на транспорта се дължат повече от две трети от всички емисии на NO_x и значителен дял от общото количество емисии на други замърсители на въздуха. По-строгите стандарти за CO₂ и по-голямата част от превозните средства с нулеви емисии в автомобилния парк на ЕС от ТПС ще бъдат важни за по-чистия въздух, което ще допринесе за по-строгите стандарти за качество на въздуха, предложени в Директивата за качеството на въздуха. Предложението е от значение и за регламента за Евро 7, по който понастоящем се водят преговори.

Актуално състояние на работата в Съвета

Предложеното изменение на регламента за стандартите за емисиите на CO₂ за ТПС беше обсъдено на пет заседания на работна група „Околна среда“ по време на шведското председателство, с което приключи първият пълен прочит на предложението. Понастоящем разглеждането на предложението продължава и няколко държави членки все още го разглеждат. Въпреки това, въз основа на предварителните коментари, макар че държавите членки изразиха първоначална подкрепа за общата цел на предложението, мненията се различават, особено по отношение на равнището на амбиция.

Теми за обсъждане

За да се предоставят насоки за по-нататъшното разглеждане на предложението, председателството предлага министрите да разгледат следните въпроси.

Обхват на целите за емисиите

Комисията предлага да се разшири обхватът на целите за емисиите в действащия регламент, за да се включат ремаркетата, градските автобуси, междуградските автобуси други камиони. По отношение на превозните средства, проектирани и произведени, или приспособени за употреба от гражданската защита, противопожарните служби и службите, отговорни за поддържане на обществения ред, не се прилагат целите за емисиите на CO₂. Те не се прилагат и по отношение на малките камиони (3,5 – 5 тона), превозните средства със специално предназначение, превозните средства с повишена проходимост и специализираните превозни средства. Държавите членки могат също така да решат да изключат ограничен дял градски автобуси поради определени териториални морфологични или метеорологични обстоятелства. Делът на потенциално освободените превозни средства в общия автомобилен парк от ТПС се оценява на 14,9 %, но само на 4,2 % от общите емисии на CO₂ от сектора. Въвежда се и изключение за производителите, произвеждащи по-малко от 100 превозни средства.

Цели за намаляване на емисиите

Целевите равнища допринасят за постигането на целите, определени в Европейския закон за климата, и целта за постигане на общо намаление на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г. в сравнение с 1990 г. Предлага се да се запазят целевите равнища за 2025 г. (15 %) за превозните средства в настоящия обхват на регламента. Считано от 2030 г., Комисията предлага да се определят по-строги цели за намаляване на емисиите на CO₂ за нови ТПС на три етапа до 2040 г.

- общата цел за 2030 г. се повишава на 45 %, като включва и онези превозни средства, които се предлага да бъдат добавени в обхвата на регламента,
- от 2035 г. нататък предложената цел е 65 %, а
- от 2040 г. – 90 %.

До 2030 г. делът на новите градски автобуси с нулеви емисии е 100 %.

Въпроси към министрите

Председателството приканва министрите да помислят по следните въпроси:

Смятате ли, че предложените целеви равнища са подходящи с оглед на целите на Съюза в областта на климата и целта за неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г., като същевременно се запази и повиши конкурентоспособността на ЕС?

Смятате ли, че предложеният обхват и възможности за гъвкавост са подходящи?
