



Bruxelles, den 2. juni 2023
(OR. en)

9925/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 256
ENV 583
TRANS 210
MI 461
CODEC 975**

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Komm. dok. nr.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956
	– Orienterende debat

Med henblik på samlingen i Rådet (miljø) den 20. juni 2023 findes i bilaget et baggrundsdokument fra formandskabet med spørgsmål til ministrene om forslaget.

De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at notere sig baggrundsdokumentet og spørgsmålene og til at fremsende dem til Rådet.

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956

Orienterende debat

– Baggrundsdokument fra formandskabet med spørgsmål til ministrene –

Den europæiske klimalov forpligter EU til at opnå klimaneutralitet senest i 2050 med et mellemliggende mål om en nettoemissionsreduktion på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet.

Den 14. februar 2023 forelagde Kommissionen et forslag til forordning med skærpede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner med det formål at bidrage til Unionens klimamål og forpligtelsen til at opnå klimaneutralitet senest i 2050.

Forordningen om præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner sigter mod at reducere CO₂-emissionerne og fremskynde indførelsen og andelen af nulemissionskøretøjer i den europæiske bilpark af tunge køretøjer og sikre, at innovation og konkurrenceevne i sektoren sikres og styrkes. Mere energieffektive køretøjer bør gavne transportvirksomhederne gennem reducerede samlede omkostninger ved ejerskab af sådanne køretøjer og i sidste ende gavne forbrugerne. Det vil også være med til at mindske EU's energiafhængighed.

Sektoren for tunge køretøjer tegner sig for mere end en fjerdedel af drivhusgasemissionerne fra vejtransport i EU og for over 6 % af de samlede drivhusgasemissioner i EU. Styrkede CO₂-emissionsnormer vil støtte medlemsstaternes bidrag til de bindende emissionsreduktionsmål i henhold til den nyligt vedtagne revision af forordningen om indsatsfordeling.

Desuden tegner transportsektoren sig for mere end to tredjedele af alle NO_x-emissioner og en betydelig del af de samlede emissioner af andre luftforurenende stoffer. Strengere CO₂-normer og en større andel af nulemissionskøretøjer i EU's bilpark af tunge køretøjer vil være vigtige for at opnå renere luft og bidrage til de styrkede luftkvalitetsnormer som foreslået i luftkvalitetsdirektivet. Forslaget er også relevant for forordningen om Euro 7, der i øjeblikket er til forhandling.

Status i Rådet

Den foreslåede ændring af forordningen om CO₂-emissionsnormer for tunge køretøjer er blevet drøftet på fem møder i Miljøgruppen under det svenske formandskab og afsluttede den første fuldstændige gennemgang af forslaget. Behandlingen af forslaget er således i gang, og flere medlemsstater studerer stadig forslaget. På grundlag af de foreløbige bemærkninger er der ikke desto mindre delte meninger, navnlig om ambitionsniveauet, selv om medlemsstaterne i første omgang har udtrykt støtte til forslagets overordnede mål.

Emner, der skal drøftes

Med henblik på at udstikke retningslinjer for den videre behandling af forslaget foreslår formandskabet, at følgende spørgsmål drøftes af ministrene.

Emissionsmålenes anvendelsesområde

Kommissionen foreslår at udvide anvendelsesområdet for emissionsmålene i den nuværende forordning, så det også omfatter påhængskøretøjer, bybusser, turbusser og andre lastbiler. Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet eller tilpasset med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet eller ordensmagten, er ikke omfattet af CO₂-emissionsmålene. Det samme gælder små lastbiler (3,5-5 ton), køretøjer til særlig anvendelse, terrængående køretøjer til særlig anvendelse og specialkøretøjer. Medlemsstaterne kan også beslutte at udelukke en begrænset andel af bybusser på grund af visse terrænmæssige eller meteorologiske forhold. Andelen af potentielt undtagne køretøjer i den samlede bilpark af tunge køretøjer anslås til 14,9 %, men kun 4,2 % af sektorens samlede CO₂-emissioner. Der indføres også en undtagelse for fabrikanten, der fremstiller færre end 100 køretøjer.

Emissionsreduktionsmål

Målniveauerne bidrager til at nå de mål, der er fastsat i EU's klimalov, og målet om at opnå en samlet reduktion af transportemissionerne på 90 % senest i 2050 i forhold til 1990. Målniveauerne for 2025 (15 %) for de køretøjer, der er omfattet af forordningens nuværende anvendelsesområde, foreslås bibeholdt. Fra 2030 foreslår Kommissionen at styrke CO₂-emissionsreduktionsmålene for nye tunge køretøjer i tre trin frem til 2040.

- Det overordnede mål for 2030 hæves til 45 % og udvides til at omfatte de køretøjer, som foreslås tilføjet i forordningens anvendelsesområde.
- Fra 2035 er det foreslåede mål 65 %.
- Og fra 2040 er det foreslåede mål 90 %.

Andelen af nye nulemissionsbybusser skal være 100 % senest i 2030.

Spørgsmål til ministrene

Formandskabet opfordrer ministrene til at overveje følgende to spørgsmål:

Mener du, at de foreslåede målniveauer er hensigtsmæssige i lyset af Unionens klimamål og målet om klimaneutralitet senest i 2050, samtidig med at EU's konkurrenceevne opretholdes og styrkes?

Mener du, at det foreslåede anvendelsesområde og den foreslåede fleksibilitet er passende?
