

Bruxelles, 16 iulie 2021
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 iulie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 614 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul PROPUNERE DE REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de emisii de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele mai ambițioase ale Uniunii în materie de climă

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 614 final.

Anexă: SWD(2021) 614 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI
REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI

care însoțește documentul

**PROPUNERE DE REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL
CONSILIULUI**

**de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea
standardelor de emisii de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare
ușoare noi, în conformitate cu obiectivele mai ambițioase ale Uniunii în materie de climă**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Fișă rezumat
Evaluarea impactului privind revizuirea standardelor de performanță privind emisiile de CO ₂ pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
La nivelul UE au fost identificate trei probleme-cheie: (1) vehiculele ușoare contribuie insuficient la reducerea cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 și a neutralității climatice până în 2050; (2) consumatorii riscă să nu profite de avantajele vehiculelor cu emisii zero și (3) lanțul valoric al industriei autovehiculelor din UE riscă să își piardă poziția de lider tehnologic. Evaluarea impactului evidențiază, de asemenea, factorii care generează aceste probleme, precum și părțile interesate cele mai afectate.
Care este rezultatul urmărit?
Inițiativa vizează îndeplinirea următoarelor obiective specifice: (1) să contribuie la obiectivul de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 și la obiectivul de neutralitate climatică până în 2050, prin reducerea, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, a emisiilor de CO ₂ generate de autoturisme și camioane; (2) să ofere beneficii consumatorilor și cetățenilor ca urmare a utilizării pe scară mai largă a vehiculelor cu emisii zero; (3) să stimuleze inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero, consolidând astfel poziția de lider tehnologic a lanțului valoric al UE al industriei autovehiculelor și stimulând ocuparea forței de muncă.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră, în care acțiunea coordonată a UE completează și consolidează în mod eficace acțiunile naționale și locale. În lipsa unor acțiuni suplimentare din partea UE, este probabil ca inițiativele naționale și locale să fie insuficiente, riscând să producă o fragmentare a pieței interne. Acțiunea UE ar oferi întregului lanț valoric al industriei autovehiculelor semnalul de stabilitate a pieței pe termen lung și de securitate în materie de reglementare necesar pentru investițiile de capital mari de care este nevoie pentru introducerea vehiculelor cu emisii zero.
B. Soluții
Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
S-au explorat diferite opțiuni de politică, grupate în trei categorii principale: (i) nivelurile, calendarul și modalitățile obiectivelor privind emisiile de CO ₂ pentru autoturisme și camioane; (ii) stimulente specifice pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV); (iii) un mecanism care să ia în considerare contribuția potențială a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în scopul evaluării conformității obiectivelor. În cadrul opțiunii preferate, nivelurile obiectivelor privind emisiile de CO ₂ pentru autoturisme și camioane (% reducere comparativ cu 2021) sunt consolidate în mod semnificativ începând din 2030, scăzând din cinci în cinci ani. Eventualele venituri din primele pentru emisiile suplimentare fac parte în continuare din bugetul general al UE. Actualul mecanism specific de stimulare pentru ZLEV va fi eliminat începând din 2030. Nu se introduce niciun mecanism care să justifice contribuția potențială a combustibililor din surse regenerabile și a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon.
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?
Pe baza rezultatelor consultării publice deschise, în ceea ce privește nivelurile-țintă pentru emisiile de CO ₂ , producătorii de vehicule au solicitat să nu se aducă modificări obiectivelor actuale stabilite pentru

2025. Pentru 2030 și ulterior, nivelul de ambiție ar trebui să depindă de condițiile favorizante. Autoritățile publice și ONG-urile în general au sprijinit stabilirea unor obiective mai ambițioase pentru 2025 și 2030 și a unor noi obiective pentru 2035 și 2040. ONG-urile din domeniul mediului au solicitat un obiectiv de emisii zero până cel târziu în 2035. În ceea ce privește calendarul obiectivelor, producătorii de vehicule au sprijinit continuarea unei abordări pe 5 ani. ONG-urile din domeniul mediului au solicitat obiective anuale de reducere sau stabilirea unui obiectiv intermediar pentru 2027. În ceea ce privește mecanismul de stimulare pentru ZLEV, producătorii și-au exprimat dorința ca acesta să își păstreze forma actuală. ONG-urile de mediu au solicitat eliminarea acestui sistem de stimulente de îndată ce ponderea vehiculelor electrice va atinge un anumit nivel. Producătorii de combustibil și furnizorii de componente au declarat că evaluarea conformității ar trebui să țină seama de reducerile de emisii datorate utilizării combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. ONG-urile de mediu s-au opus acestei contabilizări.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Opțiunea preferată contribuie în mod semnificativ la reducerea emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și camioane.

Reducerea de emisii preconizate pentru acest sector în comparație cu 2005 se situează în intervalul 32-33 % în 2030, 56-66 % în 2035 și 83-89 % în 2040. Acestea vor contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici: costul cumulativ estimat al poluanților evitați în comparație cu scenariul de referință în perioada 2030-2040 se ridică la 49-59 de miliarde EUR. Beneficiile pentru consumatori în ceea ce privește economiile nete medii ale costului total al dreptului de proprietate, calculate în medie față de parcul de vehicule noi de la nivelul UE, se ridică pentru primul utilizator, la 330-600 EUR pentru un autoturism în 2030 și la 340-600 EUR pentru o camionetă în 2030. Acestea cresc la aproximativ 2800-3100 EUR pentru un autoturism în 2040 și la aproximativ 5200-5500 EUR pentru o camionetă în 2040. Și cel de al doilea utilizator beneficiază de economii nete. Beneficiile sociale pe parcursul vieții variază între 860 și 1 600 EUR pentru un autoturism în 2030 și între 1000 și 1 200 EUR pentru o camionetă în 2030. Acestea cresc la aproximativ 4600-5100 EUR pentru un autoturism în 2040 și la aproximativ 5600-6400 EUR pentru o camionetă în 2040. În perioada 2030-2050, se realizează economii cumulate de motorină și benzină în intervalul 913-1100 Mtep în raport cu scenariul de referință, ceea ce duce la o reducere a dependenței de importuri a economiei UE. Există un impact pozitiv, la nivelul întregii economii, asupra PIB-ului și a ocupării forței de muncă. În special, numărul de locuri de muncă crește în 2030 și chiar mai mult în 2040. Cu toate acestea, se preconizează o pierdere a locurilor de muncă legate de producția de componente pentru motoarele convenționale, astfel încât va fi necesară o recalificare a lucrătorilor din sector pentru a facilita tranziția.

Care sunt costurile aferente opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Costurile pentru producătorii de autovehicule cresc, deoarece în noul parc de vehicule trebuie introduse tehnologii suplimentare pentru a îndeplini obiectivele mai stricte în materie de emisii de CO₂. Pentru un vehicul nou produs în 2030, costurile suplimentare, calculate în medie față de parcul de vehicule noi de la nivelul UE, se situează între 300 și 550 EUR (pentru autoturisme) și între 450 și 940 EUR (pentru camioane). Acestea cresc la aproximativ 1400-1700 EUR pentru un autoturism în 2040 și la aproximativ 2300-2700 EUR pentru o camionetă în 2040.

Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?

Analiza arată un impact economic pozitiv, inclusiv pentru IMM-uri. IMM-urile care utilizează camioane vor beneficia în mare măsură de economiile de combustibil. Deși este posibil ca IMM-urile care produc tehnologii convenționale pentru automobile să trebuiască să se adapteze, acestea vor beneficia, de asemenea, de noi oportunități de pe urma cererii suplimentare de noi tehnologii.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?
În timp ce impactul global asupra PIB-ului va fi pozitiv, pierderea de venituri din taxa pe combustibil în 2030 este estimată la aproximativ 0,01 % din PIB-ul UE-27. Aceste pierderi pot fi echilibrate la nivelul statelor membre, de exemplu prin impozitarea indirectă. Nu există efecte administrative suplimentare asupra administrațiilor naționale.
Vor exista și alte efecte semnificative?
Un cadru de reglementare ambițios și rentabil pe termen lung pentru emisiile de CO ₂ generate de autoturisme și camioane va oferi previzibilitate și va ajuta industria autovehiculelor din UE să își păstreze poziția de lider tehnologic.
Proportionalitate?
Acțiunea propusă este proporțională pentru atingerea obiectivelor climatice pe care UE s-a angajat să le îndeplinească.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi reexaminată politica?
Este prevăzută o analiză a eficacității noii legislații, în paralel cu analiza altor acte legislative, cum ar fi propunerea privind schema de comercializare a certificatelor de emisii și Regulamentul privind partajarea eforturilor.