

Bruxelles, 14 noiembrie 2017
(OR. en)

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

**14217/17
ADD 4**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	9 noiembrie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2017) 651 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Evaluarea impactului privind Propunerea 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 CO2 generate de vehiculele utilitare ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) [...]

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2017) 651 final.

Anexă: SWD(2017) 651 final

Bruxelles, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Evaluarea impactului privind Propunerea 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 CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Fișă rezumat
Evaluarea impactului privind o propunere de reformare a Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO ₂ pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011
A. Necesitatea de a acționa
De ce? Care este problema abordată?
Regulamentele actuale stabilesc obiective privind emisiile de CO₂ de la nivelul UE pentru autoturismele și camionetele noi până în 2020/2021. Standardele au reprezentat un instrument fundamental pentru impulsivarea inovării și a investițiilor în tehnologiile cu emisii reduse de dioxid de carbon. Acestea au ajutat industria autovehiculelor din UE să își mențină poziția de lider tehnologic la nivel mondial și să reducă emisiile de CO₂ generate de noile vehicule. Consumatorii au beneficiat de costuri mai scăzute ale combustibililor. Cu toate acestea, au fost identificate următoarele probleme principale: 1) adoptarea într-o măsură insuficientă a celor mai eficiente vehicule, inclusiv a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, pentru a îndeplini angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris și pentru a îmbunătăți calitatea aerului, în special în zonele urbane; 2) consumatorii nu profită de eventualele economii de combustibil; 3) riscul de a pierde avantajul competitiv al UE din cauza gradului insuficient de inovare în tehnologii auto cu emisii scăzute pe termen lung.
Ce se așteaptă de la această inițiativă?
Se preconizează că această inițiativă: 1) va contribui la îndeplinirea angajamentelor asumate de UE în cadrul Acordului de la Paris prin reducerea, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, a emisiilor de CO ₂ generate de autoturisme și camionete, 2) va diminua costurile consumului de combustibil suportate de consumatori, 3) va consolida competitivitatea industriei autovehiculelor din UE și va stimula ocuparea forței de muncă.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?
În absența unei noi acțiuni la nivelul UE, este probabil să se înregistreze doar puține reduceri suplimentare substanțiale ale emisiilor de CO ₂ generate de autoturismele și camionetele noi. Standardele în materie de CO ₂ în perioada de după 2020 vor ajuta statele membre să își îndeplinească obiectivele obligatorii de reducere a emisiilor pentru 2030, propuse în cadrul Regulamentului privind partajarea eforturilor. Este probabil ca aplicarea doar a unor inițiative naționale și locale să fie mai puțin eficace, deoarece există riscul unor consecvențe între acestea, ducând astfel la fragmentarea pieței interne.

B. Soluții
Ce opțiuni de politică legislative și nelegislative au fost luate în considerare? Există sau nu o opțiune preferată? De ce?
Au fost luate în considerare diverse opțiuni de politică pentru următoarele aspecte: 1) obiectivele privind emisiile de CO₂; 2) repartizarea eforturilor între producători; 3) stimulente pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero; 4) elementele unei puneri în aplicare eficiente din punctul de vedere al costurilor; 5) consolidarea guvernantei.
Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni?
În ceea ce privește nivelurile obiectivelor, producătorii sprijină, în general, obiective mai puțin ambițioase pentru 2030 comparativ cu ONG-urile din domeniul mediului și cu ONG-urile consumatorilor, care susțin obiective mai ambițioase, atât pentru 2025, cât și pentru 2030. În ceea ce privește repartizarea eforturilor, producătorii sprijină

o curbă a valorii-limită bazată pe masă, în timp ce ONG-urile preferă utilizarea amprentei la sol ca parametru de utilitate. Dacă industria autovehiculelor este în cea mai mare parte împotriva unui mandat privind vehiculele cu emisii scăzute/vehiculele cu emisii zero, producătorii de baterii și de energie electrică, investitorii în infrastructură, orașele europene care se confruntă cu probleme de calitate a aerului, precum și majoritatea ONG-urilor din domeniul mediului și al transporturilor solicită o astfel de abordare. Organizațiile consumatorilor au o poziție neutră cu privire la acest aspect.

C. Impacturile opțiunii preferate

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

Reducerile suplimentare de emisii de CO₂ pentru autoturisme în perioada 2005-2030, în plus față de scenariul de referință, variază de la 4 la 11,4 puncte procentuale. În perioada 2020-2030, emisiile de poluanți atmosferici au scăzut cu 2 până la 8 puncte procentuale pentru NO_x și cu până la 10 puncte procentuale pentru PM_{2,5}. Pentru camioane, reducerile suplimentare de emisii de CO₂ în perioada 2005-2030 variază de la 4,8 la 14,1 puncte procentuale. Emisiile de poluanți atmosferici generate de camioane se vor reduce cu până la 9 (NO_x) sau 10 (PM_{2,5}) puncte procentuale în perioada 2020-2030.

Beneficiile pentru consumatori în ceea ce privește „costul total al dreptului de proprietate” pentru un „autoturism nou mediu” din 2030 au o valoare cuprinsă între 1 000 și 2 000 EUR, luând în considerare o durată de viață a acestuia de 15 ani. Pentru o „camionetă nouă medie” din 2030, aceste economii vor fi cuprinse între 3 800 EUR și 4 400 EUR. De economiile nete beneficiază atât primul, cât și al doilea utilizator, prin urmare de aceste economii vor profita și grupurile de consumatori cu venituri mai mici.

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

Costurile de producție vor crește, iar acest lucru va avea un impact asupra prețurilor vehiculelor și, prin urmare, consumatorii/întreprinderile se vor confrunta cu costuri inițiale mai ridicate pentru un vehicul nou. Aceste costuri vor crește odată cu îndeplinirea obiectivelor în materie de CO₂ pentru întregul parc de vehicule. Pentru un autoturism nou mediu înmatriculat în 2030, aceste costuri vor varia de la 400 EUR la 2 700 EUR. Pentru o camionetă medie din 2030, aceste costuri variază de la 400 EUR la 2 400 EUR.

Care va fi impactul asupra societăților, a IMM-urilor și a microîntreprinderilor?

Analiza arată un impact economic pozitiv, inclusiv pentru IMM-uri. Micii producători de autovehicule, și anume cei care fabrică anual mai puțin de 1 000 de vehicule noi înmatriculate în UE, sunt exceptați de la standardele în materie de CO₂. IMM-urile, în calitate de utilizatori de camioane mai eficiente, vor beneficia din plin de economiile de combustibil. În lanțul valoric al industriei autovehiculelor, IMM-urile care produc tehnologii convenționale vor putea fi nevoite să efectueze ajustări, însă vor beneficia, de asemenea, de cererea suplimentară de tehnologii noi și mai eficiente.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?

Pierderea de venituri din accize la carburanți înregistrată în 2030 este estimată la aproximativ 0,04 % din PIB-ul UE-28. În toate scenariile evaluate, se presupune că această pierdere va fi compensată de o creștere a impozitării indirecte.

Vor exista și alte impacturi semnificative?

Un cadru de reglementare ambițios, însă realist și eficace din punctul de vedere al costurilor, pentru autoturisme și camioane va ajuta industria autovehiculelor din UE să își mențină competitivitatea și accesul la piețe la nivel mondial. Ca urmare a reducerii nevoilor de combustibili fosili, situația securității energetice a UE se va îmbunătăți, cele mai mari câștiguri înregistrându-se pe termen mediu.

D. Acțiuni ulterioare

Când va fi revizuită politica?

O analiză a eficacității noii legislații ar putea avea loc în 2024, în paralel cu analiza altor acte legislative, cum ar fi propunerea privind schema de comercializare a certificatelor de emisii și Regulamentul privind partajarea eforturilor.