



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 pentru a defini modalitățile de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ produse de vehiculele utilitare ușoare noi

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Contextul general

UE și-a stabilit drept obiectiv limitarea schimbărilor climatice globale la o creștere a temperaturii cu 2° C peste nivelurile epocii preindustriale. Pentru a atinge acest obiectiv, emisiile globale trebuie să atingă nivelul maxim în 2020 și să fie reduse cu cel puțin 50% pe plan mondial până în 2050 în comparație cu 1990. Consiliul European a confirmat încă o dată obiectivul UE de reducere a emisiilor cu 80-95 % până în 2050, comparativ cu nivelul înregistrat în 1990 în contextul reducerilor necesare care trebuie realizate în ansamblu de țările dezvoltate.

Politicile actuale ar permite doar o reducere de aproximativ 40 % a emisiilor de GES („gaze cu efect de seră”) până în anul 2050. Documentul Comisiei intitulat „Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie competitivă cu emisii scăzute de dioxid de carbon până în 2050”¹ stabilește modalitatea de realizare a obiectivului 2050 de reducere a emisiilor interne cu 80 % în modul cel mai rentabil. Foaia de parcurs arată că fiecare sector al economiei trebuie să contribuie și, în funcție de scenariu, în comparație cu 1990, emisiile produse de transporturi trebuie să fie între + 20 și -9 % până în 2030 și să scadă cu 54 până la 67 % până în 2050².

În timp ce emisiile produse de celelalte sectoare sunt în general în scădere, transportul rutier este unul dintre puținele sectoare în care emisiile au crescut cu rapiditate: între anii 1990 și 2008, emisiile generate de transportul rutier au crescut cu 26 %. În 2008, aproximativ 70 % din emisiile de CO₂ generate de sectorul transporturilor erau generate de transportul rutier³. Prin urmare, acest sector constituie a doua mare sursă de emisii de GES în UE și contribuie cu aproximativ o cincime la emisiile totale de CO₂ ale UE.

În martie 2011, Comisia a adoptat documentul intitulat „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”. Aceasta stabilește o strategie a transporturilor în scopul realizării unei reduceri de 60% a emisiilor de GES generate de acest sector până în anul 2050.

• Regulamentul

Regulamentul (UE) nr. 510/2011 stabilește cadrul reducerii emisiilor de CO₂ generate de parcurile de vehicule utilitare ușoare noi până în 2020. Regulamentul prevede o acțiune în două etape. În prima perioadă, până în 2017, au fost stabilite modalitățile de îndeplinire a obiectivelor. Pentru a doua perioadă, până în 2020, obiectivul nu poate deveni eficace fără punerea în aplicare a modalităților necesare, care urmează a fi determinate în cadrul unei reexaminări. Comisia este invitată să confirme că obiectivul prevăzut până în anul 2020 pentru vehiculele utilitare ușoare este fezabil. Acest obiectiv a fost stabilit în cadrul procedurii de codecizie și, pe lângă confirmarea sa, nu face obiectul niciunei reexaminări.

¹ COM/2011/0112 final

² Cu excepția emisiilor generate de transportul maritim internațional

³ Transportul în UE în 2011 în cifre, Comisia Europeană

Incapacitatea de a determina sau de a pune în aplicare modalitățile ar avea un efect prejudiciabil pentru producătorii de vehicule și furnizorii de piese care au nevoie de siguranță în privința tehnologiei și de vehiculele necesare pentru atingerea obiectivului.

Modalitățile sunt aspecte ale punerii în aplicare care au un impact asupra modului în care sunt realizate obiectivele privind emisiile. Modalitățile esențiale în actualul regulament includ curba valorii limită care este definită de parametrul de utilitate și funcția care descrie relația dintre parametrul de utilitate și emisiile de CO₂ (fixarea formei și a pantei). Alte modalități includ regimul de prime pentru emisiile suplimentare, ecoinovații, derogările, punerea în comun, introducerea progresivă a obiectivelor și acordarea de credite suplimentare pentru o perioadă limitată de timp.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

Consultarea părților interesate

- *Expertiza externă*

Un studiu extern⁴, intitulat „*Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*”⁵ (sprijin pentru revizuirea Regulamentului (CE) 510/2011 privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare) constituie principala analiză care stă la baza prezentei propuneri. Acesta include o evaluare a diferitelor modalități și evaluează costurile acestora. Pentru evaluarea efectelor globale ale obiectivului pentru 2020 a fost utilizat modelul PRIMES-TREMOVE.

- *Consultarea părților interesate*

Părțile interesate au fost consultate prin intermediul unui chestionar online și în cursul unei reuniuni cu părțile interesate. Informațiile primite de la părțile interesate au fost luate în considerare la evaluarea diverselor opțiuni posibile de reglementare a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare („VUU”).

– Consultarea publică

O consultare publică online a fost realizată în toamna anului 2011. În general, răspunsurile transmit un mesaj potrivit căruia reglementarea emisiilor VUU este importantă, ar trebui să fie efectuată în conformitate cu obiectivele de reducere a GES pe termen lung, ar trebui să se bazeze pe emisiile medii ale vehiculelor noi și să fie neutră din punct de vedere tehnologic. Opiniile au fost extrem de divergente cu privire la funcționarea eficace a legislației actuale. Principalul motiv pare a fi faptul că legislația actuală, conform multor opinii, nu este suficient de solidă. Există o opinie foarte favorabilă pentru stabilirea obiectivelor dincolo de 2020, independent de alte măsuri care ar putea fi puse în aplicare. Rezultatele consultării publice au fost rezumate și publicate⁶.

– Reuniunea părților interesate

⁴ În contextul contractului-cadru ENV.C.3/FRA/2009/0043 privind emisiile vehiculelor

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

O reuniune a părților interesate a avut loc la 6 decembrie 2011. Concluziile preliminare ale studiului au fost prezentate și un rezumat al dezbaterilor împreună cu prezentările din cadrul reuniunii au fost publicate⁷. Participanții nu și-au exprimat niciun dezacord substanțial în legătură cu analiza prezentată; Organizațiile neguvernamentale au argumentat că, întrucât costurile sunt mai scăzute decât cele așteptate, iar emisiile sunt în mod semnificativ mai mici decât se prevăzuse, obiectivele ar trebui să fie mai severe.

Evaluarea impactului

A fost elaborată o evaluare comună a impactului care susține propunerea actuală și o propunere echivalentă de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009. A fost adoptată o abordare amplă pentru identificarea opțiunilor politice care acoperă problemele ridicate în legislație, cele legate de punerea în aplicare și cele evaluate în studiile care analizează metodele potențiale de îmbunătățire a eficacității legislației. Au fost analizate următoarele aspecte:

- a) opțiunea menținerii situației actuale;
- b) confirmarea fezabilității obiectivului 2020 pentru camioane;
- c) modalitățile de realizare a obiectivelor privind camioanele;
- d) simplificarea și reducerea sarcinii administrative;
- e) adaptarea la noul ciclu de testare;
- f) forma și severitatea legislației dincolo de 2020.

Pe baza analizei incidențelor economice, de mediu și sociale ale diferitelor modalități, evaluarea impactului a ajuns la următoarele concluzii:

- Obiectivul prevăzut pentru anul 2020 de 147g/km pentru camioane este confirmat ca fiind realizabil la un cost mai mic.
- Parametrul de utilitate ar trebui să rămână masa; curba valorii limită ar trebui să rămână liniară și panta curbei ar trebui să fie stabilită la 100 %.
- Prima pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie menținută la o valoare de 95 EUR per g/km pe vehicul.
- Procedura de derogare ar trebui să fie simplificată pentru cei mai mici producători prin introducerea unei excluderi „*de minimis*” de la obligația realizării obiectivului privind CO₂. În plus, ar trebui să se permită o mai mare flexibilitate în ceea ce privește data acordării derogărilor pentru micii producători.

3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII

UE a luat deja măsuri în acest domeniu atunci când a adoptat Regulamentul (UE) nr. 510/2011 pe baza capitolului referitor la mediu din Tratat. Piața unică oferă, de asemenea,

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

motive de a acționa la nivelul UE, mai degrabă decât la nivelul statelor membre, pentru a asigura cerințele comune la nivelul UE și, prin urmare, a reduce la minimum costurile pentru producători.

Adoptarea propunerii nu va duce la abrogarea legislației în materie existente.

Rezumatul măsurilor propuse

Propunerea confirmă fezabilitatea obiectivului mediu de 147 g de CO₂/km pentru vehiculele utilitare ușoare noi, care trebuie atins până în 2020. Ea își propune să definească modalitățile de realizare a obiectivului după cum urmează:

- Parametrul de utilitate continuă să fie masa vehiculului în stare de funcționare.
- Curba valorilor limită rămâne liniară, cu o pantă de 100% în comparație cu parcul de vehicule inițial.
- Constructorii care reprezintă mai puțin de 500 de înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi pe an sunt scutiți de obligația realizării obiectivului lor privind emisiile specifice.
- Se permite o mai mare flexibilitate a calendarului deciziilor prin care se acordă derogări pentru micii producători.
- Atunci când se pune în aplicare o procedură de testare revizuită, se rețin ecoinovațiile.
- Prima pentru emisiile excedentare este menținută la o valoare de 95 EUR per g/km per vehicul.

Întrucât industria beneficiază de indicații referitoare la regimul de reglementare care urmează să se aplice după anul 2020, propunerea prevede ca o nouă reexaminare să aibă loc până la 31 decembrie 2014.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu necesită resurse financiare suplimentare.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

- Clauza de reexaminare / de revizuire / privind încetarea de drept a efectelor juridice

Propunerea include o clauză de reexaminare.

- Spațiul Economic European

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și ar trebui, prin urmare, extins la acesta.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 pentru a defini modalitățile de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ produse de vehiculele utilitare ușoare noi

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁸,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare¹⁰ solicită Comisiei, sub rezerva confirmării fezabilității acesteia, reexaminarea modalităților de realizare a obiectivului de 147 g/km până în 2020, inclusiv a formulelor din anexa I și a derogărilor de la articolul 11. Propunerea de modificare a regulamentului trebuie să fie formulată într-un mod cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, echitabil din punct de vedere social și durabil.
- (2) Este necesar să se precizeze că, în scopul de a verifica respectarea obiectivului de 147 g CO₂/km, emisiile de CO₂ ar trebui să continue să fie măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile

⁸ JO C , , p. .

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO L 145, 31.5.2011, p. 1.

provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor¹¹, precum și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia și cu tehnologiile inovatoare.

- (3) În conformitate cu analiza tehnică efectuată în cadrul evaluării impactului, tehnologiile care permit realizarea obiectivului de 147 g CO₂/km sunt disponibile, iar reducerile necesare pot fi obținute la un cost mai mic decât cel estimat în analiza anterioară realizată înainte de adoptarea Regulamentului (UE) nr. 510/2011. În plus, distanța dintre media actuală a emisiilor specifice de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare noi și obiectiv a scăzut și ea. Prin urmare, fezabilitatea obiectivului de 147 g de CO₂/km care trebuie să fie realizat până în 2020 este confirmată.
- (4) Ca urmare a implicațiilor disproporționate asupra micilor producători, care decurg din respectarea obiectivelor privind emisiile specifice definite în funcție de utilitatea vehiculului, de sarcina administrativă considerabilă a procedurii de derogare și de avantajele marginale privind reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor vândute de acești producători, constructorii care reprezintă mai puțin de 500 de înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi pe an sunt excluși din domeniul de aplicare al obiectivelor privind emisiile specifice și de la prima pentru emisii excedentare.
- (5) Procedura de acordare a derogării pentru micii producători va fi simplificată pentru a permite o mai mare flexibilitate în ceea ce privește calendarul cererilor de derogare de către producători și decizia de acordare a acestora de către Comisie.
- (6) Pentru a permite industriei de automobile să realizeze investiții pe termen lung și să inoveze, este de dorit să fie oferite indicații cu privire la modul în care acest regulament urmează să fie modificat pentru perioada de după 2020. Aceste indicații trebuie să se bazeze pe o evaluare a ratei de reducere necesare în cadrul obiectivelor climatice pe termen lung ale Uniunii și pe consecințele asupra dezvoltării unei tehnologii rentabile de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme. Prin urmare, este de dorit ca aceste aspecte să fie reexamine, Comisia să înainteze un raport și, dacă este cazul, să facă propuneri privind obiectivele pentru perioada de după 2020.
- (7) Articolul 13 alineatul (3) cere Comisiei să publice un raport privind disponibilitatea datelor referitoare la amprenta la sol și la sarcina utilă, precum și privind utilizarea acestora ca parametri de utilitate în formulele din anexa I. Considerând că aceste informații sunt disponibile și că posibila lor utilizare a fost evaluată în studiul de impact, s-a concluzionat că este mai rentabil să se mențină masa în stare de funcționare ca parametru de utilitate pentru obiectivul prevăzut pentru anul 2020 pentru vehiculele utilitare ușoare.
- (8) Este necesar să se rețină metoda care permite stabilirea unui obiectiv pe baza unei relații liniare între utilitatea vehiculului utilitar ușor și obiectivul său de reducere a emisiilor de CO₂, astfel cum este exprimat în formulele din anexa I, întrucât aceasta permite menținerea diversității pieței vehiculelor utilitare ușoare, precum și capacitatea producătorilor de a satisface diversele cerințe ale consumatorilor și, prin urmare, se evită orice denaturare nejustificată a concurenței. Cu toate acestea, este oportun ca

¹¹ JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

această metodă să fie actualizată, pentru a reflecta cele mai recente date disponibile privind înmatriculările de vehicule utilitare ușoare noi.

- (9) Comisia a evaluat disponibilitatea datelor referitoare la amprenta la sol și utilizarea acestora în calitate de parametru de utilitate în formulele din anexa I. Aceste date sunt disponibile și posibila lor utilizare a fost evaluată în cadrul studiului de impact; pe baza acestei evaluări s-a concluzionat că parametrul de utilitate utilizat în formula pentru 2020 ar trebui să fie masa.
- (10) Regulamentul solicită Comisiei să efectueze o evaluare de impact cu scopul de a reexamina procedurile de testare astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele reale în materie de emisii de CO₂ ale autoturismelor. Această sarcină se efectuează prin elaborarea unei proceduri mondiale de omologare a motoarelor utilitare ușoare în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, dar nu este încă finalizată. Având în vedere cele de mai sus, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 stabilește limitele de emisii pentru anul 2020, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu anexa XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. În cazul în care procedurile de testare sunt modificate, limitele stabilite în anexa I trebuie să fie adaptate pentru a se asigura o rigurozitate comparabilă pentru producători și clase de vehicule.
- (11) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 510/2011 trebuie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 510/2011 se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

‘2. Începând din 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 147 g CO₂/km pentru media emisiilor generate de vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și prin intermediul tehnologiilor inovatoare.’
- (2) La articolul 2, se adaugă următorul alineat (4):

‘4. Articolul 4, articolul 8 alineatul (4) literele (b) și (c), articolul 9 și articolul 10 alineatul (1) literele (a) și (c) nu se aplică în cazul unui producător care reprezintă, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, mai puțin de 500 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în UE în anul calendaristic precedent.’
- (3) La articolul 11, ultima teză de la alineatul (3) se elimină.
- (4) Articolul 13 se modifică după cum urmează:
 - (a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„Până la data de 31 decembrie 2014, Comisia reexaminează obiectivele privind emisiile specifice, modalitățile și alte aspecte din prezentul regulament în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi pentru perioada de după 2020.”

(b) Alineatul (6) se modifică după cum urmează:

- al doilea paragraf se elimină;
- al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a reflecta orice schimbare în procedura de testare reglementară pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂, Comisia adaptează formulele prevăzute în anexa I prin acte delegate, în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17, asigurându-se, în același timp, de faptul că în cadrul vechilor și noilor proceduri de testare, există obligații la fel de severe privind reducerile pentru producătorii de vehicule cu utilități diferite.”

(5) La punctul 1 din anexa I, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) începând din 2020:

Emisiile specifice de CO₂ indicative = $147 + a \times (M - M_0)$

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

M₀ = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (2)

a = 0,096.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*