

Bruxelles, 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului
de modificare a Directivei 2009/33/UE privind promovarea vehiculelor de transport
rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Fișă rezumat
Evaluarea impactului aferentă revizuirii Directivei 2009/33/CE
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Directiva privind vehiculele nepoluante își îndeplinește doar într-o mică măsură obiectivul principal, și anume acela de a stimula achizițiile publice de vehicule nepoluante (cu combustibili cu emisii scăzute și cu emisii zero și alți combustibili alternativi). Drept urmare, impactul acesteia asupra introducerii pe piață a vehiculelor, asupra reducerii emisiilor de CO₂ și de poluanți atmosferici provenite de la vehiculele achiziționate public și asupra creșterii economice și competitivității acestui sector este limitat. Problema se datorează domeniului de aplicare limitat al directivei, dispozițiilor neclare privind achizițiile și unei utilizări reduse a unei metode de calcul globale complexe.
Care sunt obiectivele urmărite?
Principalul obiectiv al politicii este de a contribui la sustenabilitatea și competitivitatea transportului rutier, prin creșterea achizițiilor publice de vehicule nepoluante (cu combustibili cu emisii scăzute și cu emisii zero și alți combustibili alternativi). Achizițiile publice vor sprijini în mod eficient introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante și reducerile emisiilor de CO₂ și de poluanți atmosferici, menținând în același timp creșterea economică și competitivitatea în sectorul transporturilor. Această inițiativă urmărește să extindă domeniul de aplicare al prezentei directive și să simplifice punerea sa în aplicare, creând în același timp certitudine pe termen lung în ceea ce privește cererea de pe piață.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Discursul privind Starea Uniunii din 2017 evidențiază o acțiune prioritară de a transforma UE într-un lider mondial în ceea ce privește decarbonizarea. Piețele din UE se luptă în continuare cu cererea. Această inițiativă creează o stimulare a cererii care conduce la o asimilare ridicată de către piață a vehiculelor utilitare ușoare și grele nepoluante. Aceasta completează standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru perioada de după 2020 pentru autoturisme și camioane sub forma unei abordări globale și stabilește un stimulente suplimentar pentru vehiculele utilitare grele cu emisii scăzute și cu emisii zero, ale căror emisii de CO₂ nu fac obiectul legislației curente. Această inițiativă oferă orientare politică pe termen lung și sprijină alinierea strategică a achizițiilor publice. Securitatea cererii pe termen lung va stimula investițiile pe piață și reducerea costurilor legate de vehicule, permițând o mai bună aplicare a măsurilor în materie de politică de către autoritățile locale și regionale. Măsurile sunt proporționale și nu intervin în responsabilitatea principală legată de organizarea transportului (public), lăsând în același timp un anumit grad de flexibilitate și discreție pentru autoritățile publice din statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare. Revizuirea extinde dinamica de piață de la piețele statelor membre mai avansate la cele cu piețe emergente și contribuie la constituirea unei abordări de piață la nivel european care nu poate fi realizată de către statele membre în mod individual. Beneficiile pe termen mediu și lung pentru cetățenii europeni sunt considerabile.
B. Soluții
Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
Opțiunile de politică (OP) examinate diferă în funcție de nivelul de ambiție și de intervenție. OP1 evaluează abrogarea Directivei privind vehiculele nepoluante. Principalele obiective de politică pentru această inițiativă sunt menite să fie abordate prin măsuri de politică internă și acțiune voluntară la nivel european. OP2 include o definiție comună a vehiculelor nepoluante și o metodă revizuită pentru a calcula impacturile energetice și de mediu ale vehiculelor. Statele membre au obligația de a alege: fie să transpună definiția în legislația lor. În acest caz, ele trebuie să instituie un cadru de politică național care prevede un nivel de ambiție până în 2030, fie să transpună metoda de calcul, care trebuie să fie respectată de către toate organismele publice. OP3, cu două variante (nivel de ambiție scăzut și ridicat), extinde domeniul de aplicare al Directivei privind vehiculele nepoluante la vehiculele închiriate, vehiculele cumpărate în leasing, vehiculele cumpărate cu plata în rate și la contractele specifice de servicii de transport. Ea introduce o definiție a vehiculelor nepoluante pe baza unei abordări a pragului de emisii (emisii de CO₂ și emisii de poluanți atmosferici de evacuare) pentru vehiculele

ușoare și stabilește obiectivele minime legate de achizițiile publice la nivelul statelor membre. Aceasta instituie, de asemenea, un sistem comun de monitorizare și de raportare. OP4, cu două variante (nivel de ambiție scăzut și ridicat), extinde domeniul de aplicare al directivei la fel ca OP3, însă introduce definiția vehiculelor nepoluante pe baza unei abordări privind combustibilii alternativi (vehicule electrice cu baterie și cu pile de combustie, cu gaz natural și vehicule electrice hibride reîncărcabile) pentru toate vehiculele utilitare ușoare și vehiculele utilitare grele și stabilește obiectivele minime legate de achizițiile publice la nivelul statelor membre. Atât OP3, cât și OP4 elimină metoda de calcul. OP5 este opțiunea cea mai ambițioasă. Actuala directivă se înlocuiește cu un regulament care stabilește metoda pentru exprimarea impacturilor energetice și de mediu ale vehiculelor. Această opțiune ar fi cea mai eficientă în ceea ce privește atingerea obiectivelor, însă presupune costuri mai ridicate și introduce un nivel ridicat de intervenție. OP6 extinde domeniul de aplicare al Directivei privind vehiculele nepoluante la vehiculele închiriate, vehiculele cumpărate în leasing și la contractele specifice de servicii de transport. Ea introduce o definiție a vehiculelor nepoluante care combină o abordare a pragului de emisii (emisii de CO₂ și emisii de poluanți atmosferici de evacuare) pentru vehiculele ușoare cu o bază pentru definiția combustibililor alternativi pentru vehiculele utilitare grele și stabilește obiectivele minime legate de achizițiile publice la nivelul statelor membre. Aceasta permite adaptarea viitoare a cerințelor directivei pentru vehiculele utilitare grele atunci când cerințele legate de emisiile de CO₂ pentru aceste vehicule vor fi fost stabilite la nivelul UE. Aceasta instituie, de asemenea, un sistem comun de monitorizare și de raportare.
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni? OP1 nu a fost susținută de părțile interesate. În cazul OP2, a fost recunoscută valoarea adăugată a definiției vehiculului nepoluant, însă au fost exprimate îndoieli cu privire la modul de a asigura coerența și realizarea obiectivelor ambițioase în cadrele de politică naționale. Majoritatea părților interesate din sectorul public și privat (orașe, operatori, producători) au sprijinit introducerea definiției vehiculului nepoluant, cu preferințe diferite pentru abordări bazate pe emisii sau pe combustibili. Producătorii de automobile au solicitat un obiectiv ambițios minim de achiziții pentru vehiculele cu combustibili alternativi. Majoritatea reprezentanților autorităților publice au sprijinit o abordare bazată pe emisii și obiective minime numai în cazul în care acestea nu sunt stabilite la nivelul orașelor. Operatorii de transport au menținut o poziție similară. S-au constatat deficiențe pentru vehiculele utilitare grele. Există o opinie majoritară clară conform căreia revizuirea ar trebui să elimine metoda de calcul. OP5 a fost respinsă de majoritatea părților interesate.
C. Impacturile opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)? Se preconizează că, în calitate de opțiune preferată, OP6 va reduce emisiile de CO₂, NO_x și particule în suspensie (PM10) și costurile de mediu legate de emisiile de CO₂ și de emisiile de poluanți atmosferici (2,2 miliarde EUR, durata de viață a vehiculelor achiziționate în perioada 2020-2035). Se estimează că se vor crea 6 700 de locuri de muncă suplimentare în perioada 2020-2035 și că veniturile sectorului vor crește cu 4,2 miliarde EUR în perioada 2020-2035.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)? Economiile de costuri nete ale OP6 sunt estimate la aproximativ 4,2 miliarde EUR în raport cu situația de referință în perioada 2020-2035, indicând beneficii socioeconomice (creșterea veniturilor pentru întreprinderi, crearea de locuri de muncă) și ecologice (beneficii legate de reducerea emisiilor de CO₂ și de poluanți atmosferici) mai ample.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și a competitivității? Pentru vehiculele ușoare, impactul asupra IMM-urilor și a competitivității sunt moderate, având în vedere ponderea redusă în general a vehiculelor achiziționate public în tranzacțiile de pe piața de vehicule. Societățile de închirieri auto și de leasing vor trebui să își adapteze flotele, situație care va fi facilitată prin accelerarea reducerii costurilor pe piețele de vehicule. Costurile vor fi transferate către clienți, cu efecte pozitive asupra costurilor operaționale. În sectorul vehiculelor grele, IMM-urile producătoare de vehicule cu emisii zero sau emisii scăzute vor avea de câștigat, întrucât IMM-urile furnizoare de vehicule convenționale vor fi nevoite să se adapteze. Cererea clară și previzibilă pe termen lung a pieței pentru autobuze va sprijini competitivitatea sectorului. Creșterea investițiilor în infrastructurile de reîncărcare și realimentare și rețelele de energie electrică ar avea un efect pozitiv asupra creșterii economice.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?
Costurile de achiziționare suplimentare sunt estimate la 2,2 miliarde EUR pentru perioada 2020-2035. Se preconizează ușoare reduceri ale costurilor administrative de 2,4 milioane EUR de-a lungul întregii perioade de evaluare (până în 2035).
Vor exista și alte impacturi semnificative?
Nu au fost identificate alte impacturi semnificative în cadrul aceste evaluări. Evaluarea impactului a indicat că impactul asupra veniturilor fiscale poate varia la nivelul statelor membre, având în vedere impozitele diferite pe combustibil și pe energie.
Proportionalitate?
Procedurile de achiziții publice sunt aliniate în mod strategic. Această inițiativă permite statelor membre și organismelor publice să exercite flexibilitate în adaptarea cerințelor minime la condițiile naționale. Măsurile propuse nu intervin în competența statelor membre de a organiza servicii de transport. Acestea se referă la o parte a achizițiilor publice, nu la totalitatea acestora; Din punct de vedere tehnologic, alegerea le revine statelor membre. Cerințele minime sunt diferențiate între statele membre.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
Comisia va evalua noua legislație în 2027.