F1 558340 DT Regulation on two- or three-wheel vehicles and quadricycles
Executive Summary

COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.10.2010
SEC(2010) 1151

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

Document de însoțire pentru

Propunere de
REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri

Rezumatul evaluării impactului

Prezentul rezumat al raportului de evaluare a impactului angajează doar serviciile Comisiei care au fost implicate în elaborarea sa și nu aduce atingere formei finale a niciunei decizii care urmează să fie luată de Comisie.

DG coordonatoare: DG Întreprinderi și Industrie

Programul de lucru al Comisiei pentru 2010

Planificarea conform agendei Comisiei: 2010/ENTR/02

{COM(2010)542 final}
{SEC(2010) 1152}

REZUMAT
Context

„Vehicule din categoria L” este un termen care se referă la o gamă largă de vehicule diferite cu două, trei sau patru roți, cum ar fi bicicletele motorizate, mopedele cu două sau trei roți, motocicletele cu două sau trei roți și motocicletele cu ataș. Exemple de vehicule din categoria L cu patru roți, cunoscute și sub denumirea de cvadricicluri, sunt quadurile rutiere folosite pe drumurile publice și miniautomobilele.

Categorie	Denumire vehicul	Vehicule caracteristice	Categorie	Denumire vehicul	Vehicule caracteristice
L1e	Moped		L5e	Triciclu motorizat	
L2e	Moped triciclu		L6e	Cvadricicluri ușoare	
L3e	Motocicletă		L7e	Cvadricicluri grele	
L4e	Motocicletă cu ataș				

Figura 1: Exemple de vehicule care fac obiectul actualei Directive-cadru 2002/24/CE

Piața vehiculelor din categoria L are trei subsecțiuni principale. Cea mai mare cuprinde „vehiculele motorizate pe două roți” (VMD-uri): bicicletele motorizate, mopedele, scuterele și motocicletele. Conform Eurostat, numărul total al vehiculelor aflate în prezent în circulație este de aproximativ 30 de milioane. În 2007, piața VMD-urilor din Europa s-a ridicat la 2,7 milioane vehicule, luând în calcul și importurile. În 2006, sectorul VMD-urilor avea o cifră de afaceri de 34,1 miliarde EUR și 159 100 de angajați.

În 2008, sectorul vehiculelor pentru teren accidentat (ATV-uri) avea 12 000 de angajați și o cifră de afaceri de 2 miliarde EUR, conform asociației industriei de profil – ATVEA. În anul respectiv au fost înmatriculate în UE în jur de 595 000 de ATV-uri.

Sectorul miniautomobilelor din UE, care cuprinde doar producători de tip IMM, a reprezentat în 2008 1,1% din flota de vehicule din categoria L, adică 340 000 de vehicule în total. Piața de profil este mai matură în Franța, Spania și Italia. Vânzările globale în 2007 au fost de 35 000 de vehicule. Liderul global pe piață avea aproximativ 200 de angajați în 2008 și producea 13 500 de vehicule pe an, inclusiv 1 500 de vehicule electrice (200-300 vehicule utilitare). Producătorii de miniautomobile sunt deseori stabiliți în regiuni care nu beneficiază de o rețea industrială dezvoltată. Industria miniautomobilelor susține însă o rețea complexă de parteneri, de care depind 20 000 de locuri de muncă din Europa.

Cerințele privind omologarea de tip a vehiculelor noi din categoria L sunt stabilite în prezent în Directiva 2002/24/CE („Directiva-cadru”). Pe lângă aceasta, o serie de directive menționate în Directiva-cadru cuprind cerințe tehnice detaliate.

În cadrul revizuirii legislației actuale a avut loc o consultare publică, în perioada 22 decembrie 2008 – 27 februarie 2009, în vederea obținerii de opinii din partea asociațiilor, a companiilor și a autorităților publice asupra unor aspecte esențiale ale măsurilor propuse în legătură cu omologarea de tip a vehiculelor din categoria L. S-a urmărit în special obținerea opiniilor părților interesate cu privire la aspecte considerate ca fiind controversate, între care echiparea obligatorie a VMD-urilor cu sisteme de frânare antiblocare, revizuirea limitelor de emisie pentru toate vehiculele din categoria L și reclasificarea vehiculelor în subcategorii mai potrivite. Opiniile primite au fost rezumate într-un raport[1] și publicate pe site-ul de internet al Comisiei.

În 2008 și 2009 au fost realizate două studii pentru a se evalua impacturile economice, sociale și de mediu ale propunerilor legate de omologarea de tip a vehiculelor din categoria L. Unul dintre acestea a fost realizat de TRL Ltd („raportul TRL”) și tratează posibilele măsuri de siguranță[2] și impactul simplificării legislației actuale privind vehiculele din categoria L. Cel de-al doilea studiu, realizat de Universitatea din Salonic („raportul LAT”),

---

1 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

2 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_new_measures_l_category.pdf.

se constituie într-un raport[3] cu privire la măsurile de mediu pentru vehiculele din categoria L. Ambele rapoarte au fost utilizate la redactarea evaluării impactului. Estimările cantitative referitoare la raportul cost/beneficii din evaluarea impactului s-au bazat pe ambele rapoarte și, cu excepția costurilor sistemelor ABS, au fost considerate plauzibile și corecte de către părțile interesate. ACEM (Asociația constructorilor europeni de motociclete) a propus, de asemenea, o serie de măsuri referitoare la aspecte de mediu și de siguranță ale vehiculelor din categoria L, pentru a aborda în mod proactiv diverse probleme de mediu și de siguranță identificate în cele două rapoarte.

1. DEFINIREA PROBLEMEI

Comisia a identificat un număr de probleme-cheie legate de dispozițiile actuale privind omologarea de tip a vehiculelor din categoria L:

– complexitatea cadrului legislativ,
– nivelul emisiilor și ponderea din ce în ce mai mare a acestora în cadrul emisiilor totale generate de transportul rutier care, global, înregistrează o scădere,
– aspecte legate de siguranță și
– lipsa unui cadru legislativ pentru noi tehnologii.

1.1. Complexitatea cadrului legislativ actual

Comisiei i-a fost semnalat faptul că sistemul actual pentru vehiculele din categoria L este prea complex și că, prin urmare, este necesară simplificarea și armonizarea la nivel internațional.

Autoritățile naționale responsabile cu aplicarea Directivei-cadru se confruntă cu costuri suplimentare inutile atunci când încearcă să acționeze în contextul acestui cadru legislativ complex.

Vehiculele din categoria L trebuie să respecte o serie de cerințe care se regăsesc în mai multe directive separate. Directiva-cadru este legată de alte 13 directive care cuprind detalii tehnice și care, la rândul lor, au fost modificate prin 21 de directive de modificare în vederea adaptării la progresul tehnic.

Pe lângă aceasta, multe directive conțin trimiteri la regulamente și standarde aplicabile la nivel mondial, precum cele adoptate de CEE-ONU[4], care sunt de asemenea supuse modificărilor. Natura eterogenă a reglementărilor în domeniul omologării de tip a vehiculelor din categoria L determină, în final, o insuficientă claritate juridică și normativă. Actualizarea lor constantă se poate dovedi un proces complex, determinând costuri suplimentare pentru administrații și industrie.

Costurile administrative suportate de autoritățile publice în acest scenariu de „statu-quo” sunt substanțiale. Pe baza costurilor estimate de șase state membre, costul cumulat pentru cele 27 de state membre ale UE între 2009 și 2010 a fost estimat la 3,1 milioane EUR. Acest cost va rămâne ridicat și este probabil să crească dacă nu se realizează o simplificare în vederea eliminării măsurilor perimate și a reducerii complexității.

1.2. Nivelul ridicat al emisiilor

Motoarele vehiculelor din categoria L emit produse secundare indezirabile, precum poluanți atmosferici toxici și gaze cu efect de seră. Emisiile prin evaporare generate de depozitarea și livrarea combustibilului sunt considerate de asemenea toxice. Se știe sau se suspectează că poluanții atmosferici toxici, precum anumite hidrocarburi, cauzează cancer sau alte probleme de sănătate grave, precum afecțiuni ale aparatului reproducător sau malformații congenitale. De asemenea, poluanții atmosferici pot provoca și alte efecte de mediu adverse, precum ploile acide sau smogul.

Introducerea standardelor de emisie Euro 5 și 6 pentru autoturisme și Euro VI pentru vehicule grele înseamnă că ponderea vehiculelor din categoria L va deveni din ce în ce mai importantă în anii care vin. De exemplu, se estimează că, în lipsa măsurilor suplimentare, ponderea emisiilor totale de hidrocarburi prin evaporare și din gazele de eșapament (THC) generate de vehiculele din categoria L va crește de la 38% la **62%** din totalul hidrocarburilor emise de întreg sectorul transporturilor rutiere până în 2021. Aceasta se datorează în principal reducerii semnificative a emisiilor de hidrocarburi generate de alte categorii de vehicule rutiere. Mopedele sunt deja una dintre principalele surse ale emisiilor de hidrocarburi din ziua de azi și se preconizează că vor reprezenta **38%** din totalul hidrocarburilor emise de transportul rutier până în 2020.

---

3 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_measures_motorcycle_emissions.pdf.

4 http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf.

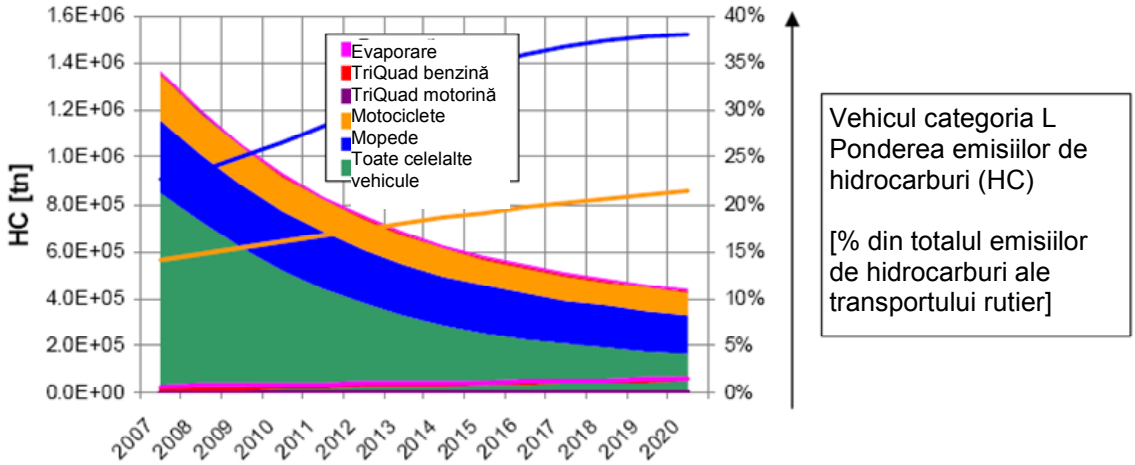


Figura 2: Pentru vehiculele din categoria L, tendința în timp ca pondere absolută și relativă a emisiilor de hidrocarburi, în ipoteza în care nu are loc nicio schimbare de politică[5].

Ponderea de CO emis de vehiculele din categoria L este deja foarte ridicată și se preconizează că va crește de la circa **20%** la aproximativ **36%** din totalul emisiilor transportului rutier în 2020. Într-o serie de orașe din sudul Europei, VMD-urile nu au voie să circule în localitate în cazul unei alerte de poluare cu pulberi fine în zilele fierbinți de vară, pentru a se evita emisiile excesive de particule. Întrucât vehiculele din categoria L reprezintă doar 3% din totalul distanței rutiere parcurse, emisiile lor poluante sunt considerate a fi disproporționat de mari.

Actualul cadru legislativ care reglementează emisiile generate de vehiculele din categoria L a fost adoptat în 2002. De atunci, tehnologia a cunoscut o evoluție rapidă. Dată fiind marea diversitate a tehnologiilor de construcție, proiectare și propulsie a vehiculelor aflate pe piață în prezent, cadrul legislativ existent nu mai este de actualitate.

Gazele cu efect de seră (GES) netoxice emise de VMD-uri, de exemplu CO_2, reprezintă în ansamblu o parte foarte mică a emisiilor totale generate de transportul rutier. Cu toate acestea, pentru cumpărătorul obișnuit nu este clar dacă un vehicul este eficient din punct de vedere al consumului de combustibil și care este nivelul emisiilor sale de CO_2, deoarece în prezent nu există nicio cerință de etichetare (spre deosebire de cazul autoturismelor). Pentru a informa consumatorii în mod clar, concis și armonizat sunt necesare date obiective obținute prin măsurare, precum măsurători ale emisiilor de CO_2 și ale consumului de combustibil realizate în cadrul încercărilor demonstrative de omologare de tip, care pot fi apoi folosite ca bază pentru un sistem ulterior de etichetare. În prezent, cerința referitoare la omologarea de tip pentru determinarea acestor date obiective de către producător nu este obligatorie pentru vehiculele din categoria L, ceea ce reprezintă o problemă.

Emisiile generate de vehiculele mai vechi pot depăși în mod semnificativ limitele după doar 20 000 de km parcurși, întrucât directiva-cadru nu conține nicio cerință de durabilitate. Durabilitatea se măsoară prin efectuarea de încercări privind emisiile generate de vehiculele „îmbătrânite” și privind componentele de tratare posterioară a gazelor de evacuare care s-au acumulat, de exemplu, în cazul motocicletelor, după un kilometraj de 50 000 de km, înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, demonstrate de producător autorităților responsabile cu omologarea de tip. Aceste cerințe sunt deja în vigoare în alte părți ale lumii (SUA, India, China, Thailanda, Taiwan și Singapore), iar în UE se aplică, de asemenea, altor categorii de vehicule rutiere (autoturisme, camioane).

În fine, un vehicul „curat” se poate transforma într-o sursă majoră de poluare dacă o componentă sau un sistem important din punctul de vedere al emisiilor se defectează sau se degradează. Acest lucru necesită:

- notificarea conducătorului auto, de exemplu printr-un semnal luminos care indică o defecțiune, cu privire la faptul că un sistem sau o componentă esențială a vehiculului nu funcționează în conformitate cu specificațiile sale tehnice sau s-a defectat;

- disponibilitatea și accesul ușor la informații standardizate de diagnosticare. Sistemul de diagnosticare de bord poate pune la dispoziție aceste informații, astfel încât vehiculul să poată fi reparate în mod eficace și eficient;

---

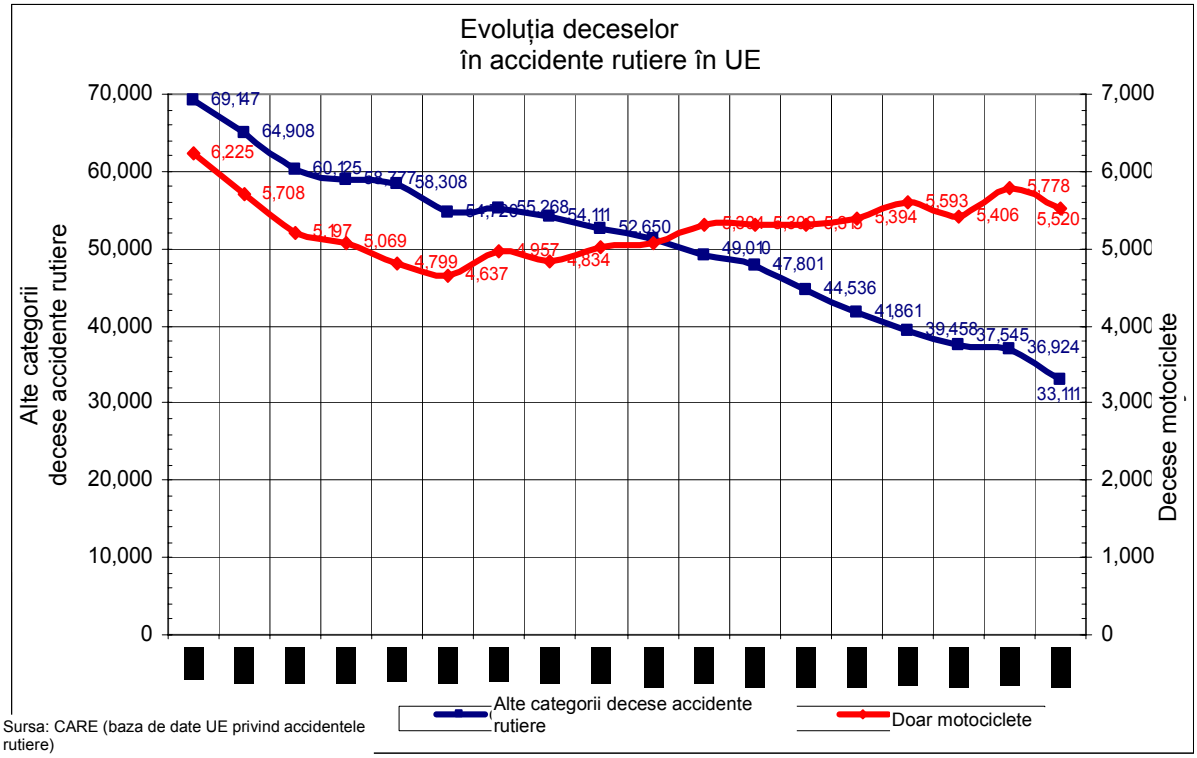
5 NB. „Toate celelalte vehicule” cuprinde autoturismele, furgonetele, camioanele și autobuzele. Sursă: Raportul LAT. Axa Y principală (stânga): HC = emisii de hidrocarburi; 2,0E+05 = 200 000; 1,0E+06 = 1 000 000; 1 t = 1 000 kg. Axa Y secundară (dreapta): ponderea vehiculelor din categoria L ca procent din totalul emisiilor de hidrocarburi ale transportului rutier.

- punerea la dispoziție a informațiilor privind reparațiile și întreținerea elaborate de producătorul vehiculului. Din nefericire, acest lucru este posibil în prezent doar pentru atelierele de reparații care lucrează sub contract, nu și pentru reprezentanții independenți sau pentru proprietarii vehiculelor, ceea ce reprezintă o problemă nu numai din punctul de vedere al concurenței, ci și pentru că are ca efecte secundare negative emisii ridicate de poluanți și posibile probleme de siguranță.

1.3. Numărul ridicat al accidentelor rutiere mortale și riscurile de siguranță

Conducătorii de vehicule din categoria L se confruntă cu un risc mult mai mare de accidente mortale sau grave decât alți conducători auto. Rata accidentelor mortale la un milion de km parcurși este, în medie, de **18** ori mai mare decât la autoturisme. În 2006, vehiculele din categoria L au reprezentat **2%** din distanța parcursă, însă **16%** din totalul deceselor rutiere în UE-25 (ETSC, 2007). Mai mult, în timp ce la alte tipuri de vehicule s-au înregistrat scăderi semnificative ale numărului deceselor și vătămărilor grave de-a lungul timpului, cifrele aferente vehiculelor din categoria L au rămas constante sau chiar au crescut ușor.

În 2008 **au murit** în accidente rutiere **5 520** de utilizatori de VMD-uri. Pe lângă aceasta, numărul **vătămărilor grave** este estimat a fi **de 5,5-13 ori mai mare** decât numărul deceselor (30 000 – 72 000 de utilizatori). Numărul **vătămărilor ușoare**, care este și mai dificil de estimat, ar putea fi **de 12-28 de ori mai mare** (66 000 – 155 000 de utilizatori) în UE-27.



Sursa: CARE (baza de date UE privind accidentele rutiere)

Figura 3: Evoluția în timp a deceselor rutiere în rândul motocicliștilor din UE

Modificările pot ameliora performanța motorului și manevrabilitatea cu prețul emisiilor poluante și al consumului de combustibil. Mai mult, o performanță sporită a motorului înseamnă o creștere (ilegală) a vitezei maxime a vehiculului dincolo de capacitatea altor componente ale vehiculului de a „ține pasul”, de exemplu frâne cu performanțe sub cele necesare. Aceasta poate duce la transformarea vehiculului într-un mijloc de transport periculos, atât pentru utilizatori, cât și pentru mediu. Din acest motiv, actuala directivă-cadru include măsuri anti-modificare pentru mopede și motocicletele cu capacități cilindrice mai mici. Cu toate acestea, din cauza trecerii de la comanda mecanică a motorului la utilizarea unităților electronice de control al motorului și a sporirii gradului de utilizare a altor tipuri de propulsie (de exemplu motoare electrice sau hibride), este posibil ca măsurile actuale să nu mai fie eficace sau să fie chiar perimate.

Miniautomobilele sunt definite ca vehicule pe patru roți cu performanțe și masă limitate. Problema în cazul acestor vehicule este că șoferii ar putea porni de la premisa că beneficiază de același nivel de siguranță activă și pasivă ca într-un autoturism. Însă conceptul lor de proiectare, vitezele maxime mai scăzute și cerințele de omologare de tip mai puțin stricte înseamnă că această premisă nu este neapărat corectă. Prin urmare, nivelul mai scăzut de siguranță al miniautomobilelor față de autoturisme este identificat ca problemă.

Un alt motiv de îngrijorare cu privire la siguranță este că quadurile destinate utilizării în condiții *off-road* (ATV-uri) sunt deseori conduse pe drumuri publice. După cum sugerează și numele lor, aceste vehicule sunt destinate în principal utilizării *off-road* (în afara șoselelor). Cu toate acestea, utilizarea lor pe drumuri publice

între rutele pe teren accidentat practic nu poate fi evitată în Europa. Utilizarea ATV-urilor pe șosele poate pune probleme de siguranță din cauza capacității mari de accelerare și a centrului de gravitație ridicat al acestora, care poate duce la răsturnarea vehiculului în curbe. Pentru a rula bine pe teren, aceste vehicule nu sunt echipate cu diferențial pe axul motor, iar această dotare este o caracteristică de siguranță de bază pentru conducerea pe drumurile publice cu suprafață dură. Într-o serie de orașe din UE utilizarea lor este interzisă din motive de siguranță.

Combustibilele gazoase, de exemplu GNC, GPL și hidrogenul, sunt percepute de consumatori ca fiind periculoase și cu risc potențial de siguranță, cu toate că ar putea genera beneficii semnificative pentru mediu. Este posibil ca tehnologiile care folosesc hidrogen să nu fie suficient de mature pentru a fi instalate pe vehiculele din categoria L.

1.4. Lipsa unui cadru legislativ pentru noi tehnologii

Tehnologia vehiculelor din categoria L a cunoscut o evoluție foarte rapidă în ultimii zece ani. Elaborarea legislației aferente a fost mult mai lentă, rezultatul fiind că anumite vehicule nu mai pot fi incluse în categoria L corectă și că o serie de măsuri existente nu mai sunt adecvate. Quadurile rutiere, quadurile *off-road* și miniautomobilele intră în prezent în aceeași categorie, L7e, și sunt supuse aceloraşi cerințe. Cu toate acestea, quadurile și miniautomobilele sunt în mod inerent atât de diferite ca și concept încât fiecare necesită cerințe legale specifice pentru a fi sigure și a respecta standardele de mediu corespunzătoare. Actualmente, bicicletele electrice de mică putere (sub 250 W, maximum 25 km/h) nu se înscriu în cadrul legislativ. În plus, bicicletele de mai mare putere (până la 1 000 W) devin din ce în ce mai populare în întreaga UE. În prezent, aceste biciclete de mai mare putere (peste 250 W, mai mult de 25 km/h) sunt clasificate ca mopede. Prin urmare, aceste biciclete trebuie să respecte cerințele de omologare de tip aferente unor vehicule cu motoare termice, care nu sunt adecvate pentru un vehicul 100% electric.

2. SUBSIDIARITATE

Înainte de omologarea de tip a UE pentru vehiculele din categoria L, la nivel de stat membru existau reglementări în acest sens. Legislația adoptată de statele membre era deseori diferită și producătorii care vindeau pe mai multe piețe erau obligați să își adapteze producția la fiecare piață și să își supună vehiculele la încercări în fiecare stat membru în cauză - un proces costisitor care dura mult. Prin urmare, diferențele dintre normele naționale îngreunau schimburile comerciale și aveau un efect negativ asupra pieței interne.

Era așadar necesar să se stabilească standarde la nivelul UE, mai ales pentru a soluționa problemele legate de siguranță și de efectele adverse ale poluării atmosferice asupra sănătății și mediului care se regăseau în întreaga UE. Nivelul ridicat al emisiilor din mediul urban local pot fi controlate prin măsuri luate de fiecare stat membru în parte, dar emisiile globale nu se opresc la frontieră. Această problemă poate fi abordată doar prin măsuri armonizate la nivelul întregii UE. Acest motiv este încă valabil astăzi, deoarece este necesară acționarea la nivelul UE pentru a se evita fragmentarea pieței interne și pentru a se asigura un nivel ridicat și omogen de protecție în întreaga Europă.

Un alt avantaj pe care îl prezintă legislația UE este că cerințele legale armonizate permit industriei să profite de pe urma economiilor de scară: de exemplu, se pot realiza produse pentru ansamblul pieței europene, în loc ca acestea să fie adaptate pentru a obține omologarea de tip națională din fiecare stat membru în parte. Consumatorii vor beneficia de produse la prețuri mai mici, aflate permanent sub presiune datorită concurenței la nivelul UE.

3. OBIECTIVELE INIȚIATIVEI UE

Obiectivele inițiativei sunt **simplificarea** cadrului legislativ actual, contribuirea la obținerea unei ponderi **mai mici, mai proporționale** în cadrul **emisiilor** globale generate de transportul rutier și **creșterea siguranței** în cazul noilor vehicule care intră pe piață.

Obiectivul de simplificare specific este elaborarea unei abordări de reglementare mai puțin complexe, care să asigure o mai mare eficiență, mai puțin timp pierdut și o adaptare mai ușoară la progresul tehnic și care să elimine duplicarea standardelor internaționale, astfel încât părțile interesate să nu se confrunte cu mai multe seturi de cerințe diferite care se referă la același aspect.

Obiectivul specific privind **emisiile** este cel puțin menținerea la un nivel constant față de nivelurile actuale a ponderii emisiilor generate de vehiculele din categoria L în cadrul emisiilor totale ale transportului rutier sau, preferabil, reducerea acestora proporțional cu utilizarea reală sau distanța totală parcursă în comparație cu alte categorii de vehicule rutiere. Ar putea fi necesară, de asemenea, abordarea subiectului emisiilor prin evaporare.

Obiectivele de siguranță specifice sunt sprijinirea atingerii aceluiași grad ridicat de reducere a deceselor și vătămărilor în urma accidentelor rutiere ca în cazul altor mijloace de transport rutier, referința reprezentând-o tendința descrescătoare a numărului de accidente mortale înregistrată în cazul autoturismelor începând din 2000, atenuarea pe cât posibil a consecințelor accidentelor în vederea prevenirii producerii de vătămări grave și

minore, precum și sprijinirea reducerii diferenței dintre numărul real al deceselor și vătămărilor datorate accidentelor rutiere și obiectivele de siguranță pe termen mediu și lung privind transportul rutier.

În sfârșit, o serie de evoluții tehnologice trebuie să se reflecte în cerințe legislative la nivelul UE pentru a permite industriei să realizeze o singură dată omologarea de tip a unui produs și, apoi, să introducă produse certificate nu doar pe piața internă a UE, ci și în țări care aleg să aplice reglementările CEE-ONU.

4. PREZENTARE GENERALĂ A OPȚIUNILOR DE POLITICĂ EVALUATE ȘI A OPȚIUNILOR PREFERATE

Pentru fiecare dintre obiective s-a analizat o serie de opțiuni (cele preferate sunt în albastru):

Simplificarea legislației UE în vigoare	***(1)*** *Politicile în vigoare rămân neschimbate;* **(2)** Abrogarea directivelor actuale și înlocuirea lor cu un număr minim de reglementări; ***(3)*** *Reformarea actualei Directive-cadru 2002/24/CE și a măsurilor sale de punere în aplicare.*
Măsuri de protecție a mediului: măsuri noi sau revizuite pentru omologarea de tip a vehiculelor noi	**Opțiuni de politică privind noi limite de emisie** *(1) Nicio măsură;* *(2) Noi limite de emisie pentru mopedele din categoria L1e: un ciclu de încercare R47 cu pornire la rece și un factor de ponderare (rece) de 30%;* **(3)** Propunerea industriei motocicletelor (termen scurt-mediu); ***(4)*** *Noi măsuri bazate pe cele mai bune tehnologii disponibile;* **(5)** Noi limite pentru toate vehiculele din categoria L, echivalente în termeni absoluți cu standardul Euro 5 pentru autoturisme (termen lung).
	Utilizarea unui ciclu de încercare WMTC (*World Motorcycle Test Cycle*) revizuit pentru toate vehiculele din categoria L: ***(1)*** *Nicio schimbare;* **(2)** Utilizarea ciclului de încercare armonizat WMTC (*World Motorcycle Test Cycle*) revizuit pentru toate vehiculele din categoria L
Măsuri de protecție a mediului: măsuri noi sau revizuite pentru omologarea de tip a vehiculelor noi (continuare)	**Cerință de omologare de tip referitoare la măsurarea emisiilor de CO_2 și la determinarea și raportarea consumului de combustibil** ***(1)*** *Nicio schimbare;* (2): Introducerea de cerințe de omologare de tip referitoare la măsurarea CO_2 și la determinarea și raportarea consumului de combustibil.
	Încercări și valori limită privind emisiile prin evaporare: ***(1)*** *Nicio schimbare;* ***(2)*** *Înlocuirea tuturor modelelor actuale cu carburator cu modele cu injecție de combustibil;* **(3)** încercări și valori limită privind emisiile prin evaporare, asigurând controlul emisiilor prin evaporare pentru toate vehiculele din categoria L.
	Cerințe de durabilitate: ***(1)*** *Nicio schimbare;* (2) Reducere cu 10% a deteriorării pe durata de viață utilă și extrapolare liniară pentru kilometrajele mai mari; **(3)** *Creșterea duratei de viață utile cu 60%, adică echivalentul creșterii celei a autoturismelor la trecerea de la Euro 3 (80 000 km) la Euro 5 (160 000 km).*
Măsuri de protecție a mediului: noi măsuri pentru controlarea emisiilor generate de vehiculele aflate în exploatare	**Încercări și limite privind conformitatea în exploatare** **(1)** Nicio schimbare; ***(2)*** *Obligativitatea procedurii de verificare a conformității în exploatare pentru toate motocicletele Euro 3.*
	Sisteme de diagnosticare la bord și accesul la informații pentru reparații: ***(1)*** *Nicio schimbare (fără introducerea de sisteme de diagnosticare la bord și/sau a accesului la informații pentru reparații);* ***(2)*** *Utilizarea de sisteme de diagnosticare la bord similare celor din autoturisme (sisteme de diagnosticare la bord europene), inclusiv monitorizarea eficienței catalizatorului și a rateurilor la aprindere. Prevederea accesului la informații pentru reparații și întreținere, ca la automobile;* **(3)** Utilizarea celei mai bune tehnologii disponibile: monitorizarea defecțiunilor minore (de exemplu, verificarea integrității circuitelor) (etapa 1 a diagnosticării la bord) pentru toate vehiculele din categoria L, fără monitorizarea eficienței catalizatorului. Prevederea accesului la informații pentru reparații și întreținere, ca la automobile.

Măsuri de siguranță: măsuri privind omologarea de tip a vehiculelor noi	**Echiparea obligatorie cu sisteme ABS**: ***(1)*** *Nicio schimbare;* ***(2)*** *Instalarea de sisteme de frânare antiblocare pe toate VMD-urile;* **(3)** Sisteme de frânare antiblocare pe VMD-urile cu capacitatea cilindrică[6] > 125cm^3 și sisteme ABS (sisteme de frânare combinate și/sau sisteme de frânare antiblocare) pe motocicletele cu capacitatea cilindrică de peste 50 cm^3 și ≤ 125 cm^3; **SAU** **(4)** Echiparea obligatorie cu sisteme ABS a motocicletelor care se încadrează în criteriile de performanță pentru permisul de conducere de categorie A2[7]. Echiparea obligatorie cu sisteme de frânare antiblocare a tuturor celorlalte motociclete din categoria L3e; ***(5)*** Autoreglementare în cadrul industriei de profil.
	Măsuri împotriva modificărilor: ***(1)*** *Nicio schimbare;* ***(2)*** *Abrogarea capitolului 7 din Directiva 97/24/CEE - măsuri împotriva modificării care sunt în prezent perimate;* **(3)** Noi măsuri împotriva modificărilor.
	Limitarea puterii motocicletelor la 74kW ***(1)*** *Nicio schimbare*; **(2)** Abrogarea opțiunii de care dispun statele membre de a limita puterea la 74kW; ***(3)*** *Stabilirea unei limite armonizate de 74kW;* ***(4)*** *Utilizarea unei limite alternative, de exemplu raportul putere/masă.*
Îmbunătățirea clasificării vehiculelor din categoria L	**Reclasificarea tipurilor de vehicule precum bicicletele electrice, triciclurile (L5e) și cvadriciclurile (categoriile L6e și L7e):** ***(1):*** *Politicile în vigoare rămân neschimbate;* ***(2):*** *Excluderea cvadriciclurilor, a bicicletelor electrice și a triciclurilor din regulamentul-cadru;* ***(3):*** *Revenirea la spiritul inițial al legislației privind miniautomobilele;* ***(4):*** *Ameliorarea legislației prin adăugarea de noi cerințe pentru miniautomobile, bazate pe cerințele pentru automobile;* **(5):** Rafinarea categoriilor de vehicule prin introducerea unor subcategorii specifice în L1e, L5e, L6e și L7e. Adăugarea de cerințe noi/revizuite pentru aceste subcategorii.
	Cerințe specifice pentru vehiculele din categoria L7e ***(1):*** *Politicile în vigoare rămân neschimbate;* **(2):** Excluderea quadurilor *off-road* (ATV-uri) din regulamentul-cadru și adăugarea de noi cerințe de siguranță și emisii pentru cvadriciclurile rutiere (quaduri rutiere și miniautomobile). ***(3):*** *Menținerea actualei categorii L7e și adăugarea de noi cerințe de siguranță pentru toate cvadriciclurile;* ***(4):*** *Crearea de noi categorii în cadrul L7e, cu cerințe specifice pentru cvadriciclurile* off-road *și cele rutiere.*
	Cerințe specifice privind tipurile alternative de combustibili și propulsie ***(1)*** *Nicio schimbare (legislație la nivel național);* **(2)** Legislație la nivelul UE, printr-o clasificare mai rafinată a vehiculelor, cu măsuri specifice pentru vehicule și tehnologii de propulsie diferite.

Tabelul 1: Prezentare generală a opțiunilor de politică evaluate și a opțiunilor de politică preferate

5. EVALUAREA IMPACTURILOR și CONCLUZII

Opțiunile au fost analizate din punctul de vedere al gradului în care ar contribui la atingerea obiectivelor. În cazurile în care au fost disponibile date s-a realizat o analiză calitativă și cantitativă cu privire la toate opțiunile de politică. În alte cazuri, s-a realizat doar o analiză cantitativă, pentru a examina impactul economic, social, de mediu și de siguranță al fiecărei opțiuni. În final, avantajele și dezavantajele diferitelor opțiuni au fost comparate din punct de vedere al eficacității, eficienței și coerenței. Mai jos sunt prezentate principalele impacturi ale opțiunilor preferate.

5.1. Simplificarea legislației UE în vigoare

Opțiunea preferată 2: Abrogarea directivelor actuale și înlocuirea lor cu un număr minim de reglementări. ***Efecte preconizate:*** beneficii pentru autoritățile naționale responsabile cu omologarea de tip, precum: **(1)** după investiția inițială, costuri anuale reduse ale sistemului de reglementare, **(2)** lipsa costurilor de transpunere și costuri de traducere scăzute. Pentru perioada 2009-2020, beneficiile pentru autoritățile naționale, față de

---

6 Cifra de 125 cm^3 este legată de pragurile din Directiva 2006/126/CE (Directiva privind permisele de conducere reformată) pentru categoria A1: motociclete cu cilindree maximă de 125 cm^3, cu puterea maximă de 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg.

7 Pragurile din Directiva 2006/126/CE (Directiva privind permisele de conducere reformată) pentru categoria A2: 1) puterea maximă de 35 kW, cu 2) un raport putere/greutate care nu depășește 0,2 kW/kg și 3) care nu sunt derivate dintr-un vehicul având mai mult de dublul puterii sale.

scenariul de referință, sunt estimate la 1,12 milioane EUR. Beneficii pentru industrie, inclusiv IMM-uri, și pentru consumatori: **(3)** standardizarea proiectării componentelor și vehiculelor, care duce la economii de scară pentru industria de profil și la scăderea prețurilor pentru consumatori. Beneficiile pecuniare pentru industrie și consumatori nu au putut fi cuantificate.

5.2. Măsuri de protecție a mediului: măsuri noi sau revizuite pentru omologarea de tip a vehiculelor noi

5.2.1. Opțiuni de politică privind noi limite de emisie

Opțiunea preferată 3: Propunerea industriei motocicletelor pe termen scurt-mediu (2014-2017) și opțiunea 5 (limitele de emisie Euro 5 pentru autoturisme) pe termen lung. ***Efecte preconizate:*** **(1)** reducerea emisiilor generate de vehiculele noi din 2009 până în 2020: CO (-16 %), HC (-15 %), PM (-37 %) și NOx (-27 %); **(2)** cea mai bună estimare a costurilor totale pentru industrie pentru perioada 2009-2020 (valoare actualizată netă): 7,6 milioane EUR.

5.2.2. Ciclul de încercări în laborator privind emisiile

Opțiunea preferată 2: utilizarea unui ciclu de încercare WMTC (*World Motorcycle Test Cycle*) revizuit pentru toate vehiculele din categoria L ***Efecte preconizate:*** **(1)** economii de scară pentru producătorii care vând vehicule din categoria L la nivel global, posibilă reflectare a costurilor reduse în prețul plătit de consumatori – prețuri mai scăzute ale vehiculelor; **(2)** o mai bună simulare a condițiilor reale de condus; **(3)** o mai mare transparență pentru consumatori, permițându-le să compare diferite tipuri de vehicule din punctul de vedere al consumului de combustibil, al emisiilor de CO_2 și al emisiilor de poluanți (HC, CO și NOx).

5.2.3. Omologarea de tip privind CO_2 și consumul de combustibil, etichetarea vehiculelor

Opțiunea preferată 2: Cerință de omologare de tip doar pentru determinarea și raportarea emisiilor de CO_2 și a consumului de combustibil.

Efecte preconizate: **(1)** informații obiective pentru consumatori cu privire la nivelurile reale ale emisiilor de CO_2 și consumului de combustibil, pentru a ajuta la luarea deciziilor de achiziționare a unor vehicule mai eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil; **(2)** transparență cu privire la performanța vehiculelor exprimată ca eficiență din punctul de vedere al consumului de combustibil în cadrul categoriei L (de la L1e la L7e), care servește de asemenea ca bază de comparație cu alte moduri de transport; **(3)** se preconizează o creștere marginală a costurilor; în funcție de concurența de pe piață, industria poate opta să transfere această creștere consumatorilor sau să o absoarbă.

5.2.4. Încercări și valori limită ale emisiilor prin evaporare

Opțiunea preferată 3: **Încercări și valori limită ale emisiilor** prin evaporare pentru toate vehiculele din categoria L ***Efecte preconizate:*** (1) o scădere suplimentară semnificativă a emisiilor de HC prin evaporare doar la VMD-uri (v. de asemenea 5.2.1), de aproximativ 2 800 t până în 2020; **(2)** cea mai bună estimare a costului pentru producători este de 513 milioane EUR în cazul VMD-urilor.

5.2.5. Cerințe de durabilitate

Opțiunea preferată 2: limitarea deteriorării la 10% pe durata de viață utilă a vehiculului (de ex. 12 000 km pentru mopedele L1e, 50 000 km pentru motocicletele L3e etc.), cu extrapolare liniară pentru kilometrajele mai mari. ***Efecte preconizate:*** **(1)** reduceri estimate ale emisiilor în UE-15 până în 2020: HC: 12 500 t; CO: 75 500 t; și NOx: 3 400 t; **(2)** o mai bună calitate a vehiculelor datorită creșterii durabilității componentelor pertinente din punct de vedere al emisiilor, cum sunt, de exemplu, convertoarele catalitice**. (3)** creșterea costurilor de conformitate pentru producători ar putea duce la creșterea prețurilor pentru consumatori, dar acest efect nu a putut fi cuantificat.

5.3. Măsuri de protecție a mediului: noi măsuri pentru controlarea emisiilor generate de vehiculele aflate în exploatare

5.3.1. Încercări și limite privind conformitatea în exploatare

Opțiunea preferată 1: nicio schimbare. ***Efectul preconizat (1)*** nu este considerată fezabilă din motive practice.

5.3.2. Sisteme de diagnosticare la bord și accesul la informații pentru reparații

Opțiunea preferată 3: utilizarea celei mai bune tehnologii disponibile: monitorizarea defecțiunilor minore (de exemplu, verificarea integrității circuitelor) (etapa 1 a diagnosticării la bord) pentru toate vehiculele din categoria L (L1e—L7e), fără monitorizarea eficienței catalizatorului și a rateurilor la aprindere; prevederea accesului la informații pentru reparații și întreținere, ca la automobile. ***Efecte preconizate:*** **(1)** reducerea semnificativă a impactului asupra mediului datorat defecțiunilor; **(2)** disponibilitatea informațiilor standardizate cu privire la defecțiuni pentru reparatorii independenți, reducerea costurilor și timpului necesar pentru diagnosticarea defecțiunilor; **(3)** utilizarea sistemelor de diagnosticare la bord ca alternativă la detectarea scăpărilor de gaze din cadrul inspecției tehnice periodice (ITP), dacă este cazul, ca la autoturisme; **(4)** nivel scăzut al investiției suplimentare în tehnologie (hardware și software) pentru producători, deoarece funcționalitățile etapei 1 a diagnosticării la bord sunt disponibile la nivelul întregului sector (deși nu sunt încă standardizate).

5.4. Măsuri de siguranță pentru omologarea de tip a vehiculelor noi

5.4.1. Echiparea obligatorie cu sisteme ABS

Opțiunea preferată 3: sisteme de frânare antiblocare pe VMD-urile cu capacitatea cilindrică[6] > 125cm^3 și sisteme ABS (combinații de sisteme de frânare și/sau de sisteme de frânare antiblocare) pe motocicletele cu capacitatea cilindrică de peste 50 cm^3 și ≤ 125 cm^3;

SAU

Opțiunea preferată 4: echiparea obligatorie cu sisteme ABS a motocicletelor care se încadrează în criteriile de performanță pentru permisul de conducere de categorie A2[7]; echiparea obligatorie cu sisteme de frânare antiblocare a tuturor celorlalte motociclete din categoria L3e.

Efecte preconizate: **(1)** o reducere semnificativă a numărului deceselor și vătămărilor datorate accidentelor rutiere; cea mai bună estimare pe termen lung (2011-2021) privind reducerea deceselor: ***5332;*** **(2)** cea mai bună estimare a costurilor pentru industrie (2011-2021): 3,46 miliarde EUR; **(3)** cea mai bună estimare a beneficiilor pentru societate ca urmare a reducerii numărului de decese: 4,54 miliarde EUR; mai puține vătămări grave: 1,4 - 3,3 miliarde EUR; mai puține vătămări ușoare: 184-409 milioane EUR; **(5)** cea mai bună estimare a raportului cost/beneficii pentru prevenirea accidentelor (2011-2021): 2,4 – 3,2; cea mai bună estimare a raportului cost/beneficii pentru scăderea numărului de vătămări (2011-2021): 2,0 – 2,6.

5.4.2. Măsuri împotriva modificărilor

Opțiunea preferată 3: noi măsuri împotriva modificărilor. ***Efecte preconizate:*** **(1)** prevenirea efectelor adverse ale modificărilor, precum creșterea consumului de combustibil, a nivelului de zgomot și a emisiilor de poluanți și CO_2; **(2)** posibile efecte economice adverse pe termen scurt asupra anumitor furnizori post-vânzare care furnizează echipamente și servicii pentru anumite modificări ale actualei tehnologii a vehiculelor, ceea ce ar duce la efecte adverse asupra siguranței și mediului.

5.4.3. Limitarea puterii motocicletelor la 74kW

Opțiunea preferată 2: abrogarea opțiunii de care dispun statele membre de a limita puterea la 74kW. ***Efecte preconizate:*** **(1)** nu se preconizează nicio scădere semnificativă a gradului de siguranță în general; **(2)** o reducere a sarcinilor pentru producătorii de vehicule.

5.5. Îmbunătățirea clasificării vehiculelor din categoria L

5.5.1. Reclasificarea tipurilor de vehicule precum anumite biciclete electrice și cvadricicluri.

Opțiunea preferată 5: introducerea de subcategorii specifice. Adăugarea de cerințe noi/revizuite pentru aceste subcategorii. ***Efecte preconizate:*** **(1)** un posibil cost suplimentar unic de conformitate pentru producători; **(2)** îmbunătățirea coerenței sistemului de reglementare; **(3)** îmbunătățiri în ceea ce privește siguranța, zgomotul, emisiile de CO_2 și de poluanți și consumul de combustibil.

5.5.2. Cerințe specifice pentru vehiculele din categoria L7e (cvadricicluri)

Opțiunea preferată 2: crearea unei noi subcategorii pentru quadurile rutiere și pentru miniautomobile. ***Efecte preconizate:*** **(1)** posibil cost de conformitate suplimentar suportat de producători, de exemplu pentru quadurile rutiere, vehiculele trebuind să respecte criteriile revizuite; **(2)** ameliorarea consecvenței și coerenței sistemului de reglementare; **(3)** îmbunătățiri în ceea ce privește siguranța, zgomotul, emisiile de CO_2 și de poluanți și consumul de combustibil pentru quadurile rutiere și miniautomobile; **(4)** vehiculele pentru teren accidentat (ATV-urile) vor intra sub incidența Directivei privind echipamentele tehnice, în ceea ce privește măsurile de siguranță, și a Directivei privind echipamentele mobile fără destinație rutieră, în ceea ce privește măsurile de protecție a mediului.

Din păcate, versiunea preferată inițial (nr. 4), care prevede împărțirea categoriei L7e în trei subcategorii (L7A: quaduri rutiere; L7B: quaduri *off-road*, adică vehicule pentru teren accidentat (ATV-uri); și L7C: miniautomobile) a trebuit abandonată, deoarece noul regulament reglementează doar vehiculele rutiere sau pe cele înmatriculate pentru utilizarea pe drumurile publice și deoarece nu se poate face o distincție suficientă între ATV-uri și quadurile rutiere pe baza unor criterii de proiectare, a căror modificare este dificilă sau costisitoare.

5.5.3. Cerințe specifice pentru combustibilii gazoși alternativi și pentru tipurile alternative de propulsie (electrică, hibridă)

Opțiunea preferată 2: legislație la nivelul UE, printr-o clasificare mai rafinată a vehiculelor, cu măsuri specifice pentru vehicule și tehnologii de propulsie diferite. ***Efecte preconizate:*** **(1)** pentru combustibilii gazoși, în general: beneficii pentru mediu, de exemplu scăderea emisiilor de particule, de hidrocarburi nemetanice și de CO, un nivel similar al emisiilor de NOx; **(2)** simplificarea legislației prin adoptarea de măsuri mai clare, mai adecvate, eliminând cerințele perimate sau redundante; **(3)** posibilitatea de a include standarde internaționale (CEN / CEE-ONU). La momentul realizării analizei (2009), s-a considerat că tehnologia de utilizare a hidrogenului la bicicletele motorizate nu era suficient de matură.

6. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

6.1. Simplificarea legislației UE în vigoare

Pentru a se asigura o simplificare reală a legislației actuale a UE, statele membre trebuie să evalueze următoarele aspecte: parametrii de cost esențiali folosiți ca bază de analiză; numărul de modificări necesare pentru directivele pertinente, pe an; costurile permanente pe care le suportă statele membre pentru implementarea sistemului actual; numărul de omologări de tip pe an; durata necesară pentru implementarea schimbărilor de reglementare, a standardizării și a proiectării vehiculelor; numărul de reuniuni ale grupului responsabil cu standardele tehnice; costurile de deplasare și numărul participanților; în această evaluare trebuie incluse reacțiile din partea industriei de profil și a altor părți interesate.

6.2. Măsuri de protecție a mediului pentru omologarea de tip a vehiculelor

La trei ani de la prima aplicare, noul cadru legislativ trebuie revizuit de Comisie pentru a se stabili dacă ipotezele și modelele de emisii corespund realității. În cadrul acestei revizuiri trebuie să se analizeze, de asemenea, dacă promovarea suplimentară a vehiculelor electrice ar rezolva problema nivelului disproporționat de mare al emisiilor generate de vehiculele din categoria L care au motoare termice. Pe lângă aceasta, în cadrul revizuirii ar trebui să se evalueze necesitatea includerii, pentru vehiculele echipate cu astfel de motoare, a unor prevederi referitoare la emisiile în afara ciclurilor după 2020. Opțiunea preferată pe termen lung, nr. 5, trebuie confirmată printr-un studiu privind efectele asupra mediului. În cursul perioadei în care opțiunea 3 este în vigoare sau după aceasta, vor fi necesare o monitorizare și o evaluare suplimentare din partea statelor membre.

6.3. Măsuri de siguranță pentru omologarea de tip a vehiculelor noi

Pentru a monitoriza efectul oricărei modificări legislative, statele membre trebuie să monitorizeze numărul deceselor cauzate de accidentele în care sunt implicate motociclete, preferabil în raport cu capacitatea motorului motocicletei, cu dotările acesteia și cu categoria permisului de conducere al conducătorului auto. Calitatea prezentei evaluări a impactului a fost influențată de lipsa unor date fiabile cu privire la vătămări, ceea ce a necesitat utilizarea unor ipoteze generale. Disponibilitatea unor date fiabile în acest domeniu ar permite verificarea acestor ipoteze și o evaluare mai precisă a efectelor modificărilor propuse. Informațiile disponibile cu privire la costul și eficacitatea sistemelor de frânare combinate au fost minime. Dacă ar fi disponibile date din studii de cercetare similare celor realizate pentru sistemele de frânare antiblocare, s-ar spori gradul de certitudine al estimării impactului social al prevenirii accidentelor cu vătămare.

6.4. Îmbunătățirea clasificării vehiculelor din categoria L

Persistă incertitudini semnificative în ceea ce privește costurile fundamentale pe care le presupune procesul de omologare și impactul opțiunilor propuse asupra siguranței și a mediului. Aceste aspecte trebuie monitorizate, iar Comisia și statele membre trebuie să obțină date suplimentare pentru a putea rafina evaluarea impacturilor. Pentru a furniza informații cu privire la siguranța cvadriciclurilor și pentru a permite evaluarea impactului oricărei măsuri sunt necesare date mai detaliate privind accidentele. O clasificare mai specifică a vehiculelor din categoriile L1e, L6e și L7e ar permite o monitorizare mai eficace a impactului viitoarelor măsuri asupra siguranței.