



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.7.2012
SWD(2012) 214 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL EVALUĂRII IMPACTULUI

Care însoțește documentul

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 pentru definirea modalităților de realizare a obiectivului 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturismele noi

și

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 pentru definirea modalităților de realizare a obiectivului 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare

{COM(2012) 393 final}

{COM(2012) 394 final}

{SWD(2012) 213 final}

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL EVALUĂRII IMPACTULUI

Care însoțește documentul

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 pentru definirea modalităților de realizare a obiectivului 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturismele noi

și

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 pentru definirea modalităților de realizare a obiectivului 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare

1. DEFINIREA PROBLEMEI

1.1. Natura problemei

Transportul rutier este unul dintre puținele sectoare care prezintă o creștere rapidă a emisiilor și, între 1990 și 2008, emisiile generate de acest sector au crescut cu 26%. Această tendință nu este sustenabilă, având în vedere politica UE în domeniul schimbărilor climatice. În conformitate cu Comunicarea Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie competitivă cu emisii scăzute de dioxid de carbon până în 2050”¹ și cu Cartea albă privind transporturile², transportul rutier trebuie să-și reducă în mod semnificativ emisiile de CO₂ până în 2050.

Vehiculele utilitare ușoare (VUU) sunt responsabile pentru o parte semnificativă din totalul emisiilor generate de sectorul transportului și emit aproximativ 13,5% din totalul emisiilor de CO₂ din UE și aproximativ 15% dacă includem emisiile legate de aprovizionarea cu combustibil. Având în vedere că se așteaptă ca parcul de vehicule utilitare ușoare să crească, este necesar să se continue aplicarea efectivă a obiectivelor obligatorii în ceea ce privește emisiile de CO₂ pentru a se asigura reducerea emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier.

Potrivit abordării în două etape a regulamentelor, este necesar ca, până la sfârșitul anului 2012, Comisia să propună modalități de realizare a obiectivelor pentru 2020. Propunerile de modificare a regulamentelor ar trebui să fie formulate „cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, echitabil din punct de vedere social și durabil”³. Aceasta necesită actualizarea formulelor din anexa I la regulamente în ceea ce privește obiectivele pentru 2020. În plus, trebuie confirmată fezabilitatea obiectivului 2020 pentru camionete. Modalitățile sunt

¹ COM/2011/0112 final

² „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, COM/2011/0144 final.

³ Articolul 13 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011.

aspecte ale punerii în aplicare care influențează modul în care este atins obiectivul privind emisiile. Nivelul de strictețe al regulamentelor pentru 2020 este determinat de valorile-țintă stabilite în cadrul acestora. Aceste valori au fost stabilite în cadrul procedurii de codecizie și nu se revine asupra lor în cadrul reexaminării.

Cele două regulamente lasă loc incertitudinii în ceea ce privește perioada de după 2020. Totuși, industria automobilelor funcționează în cicluri de planificare, ceea ce înseamnă că trebuie să se cunoască cu aproximativ zece ani înainte cadrul global în care trebuie să fie concepute vehiculele utilitare ușoare și trebuie prevăzută o perioadă mai scurtă, de aproximativ cinci ani, pentru decizii mai precise privind variantele care vor fi produse efectiv. Prin urmare, este important să se ofere indicații în ceea ce privește viitoarele reduceri ale emisiilor cu suficient timp înainte, pentru a permite securitatea activităților de planificare.

1.2. Cum va evolua situația fără o nouă acțiune din partea UE?

Fără intervenția UE, obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și camioane până în 2020 nu ar putea fi puse în aplicare și nu ar fi cerute reduceri pentru perioadele de după 2015 și respectiv 2017. Niciunul dintre obiectivele stabilite pentru 2020 nu poate să producă efecte fără o legislație care să definească și să pună în aplicare modalitățile pentru 2020. Acest lucru necesită modificarea regulamentelor în cadrul unei proceduri legislative ordinare. În absența unor noi acțiuni ale UE, reducerile suplimentare ale emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare noi ar fi, probabil, de importanță redusă. Nu se poate conta pe progresele suplimentare în ceea ce privește eficiența combustibililor în condițiile în care datele din UE și SUA indică faptul că, în absența unor cerințe normative sau a unor creșteri semnificative ale prețului la combustibil, consumul de combustibil al vehiculelor utilitare ușoare se îmbunătățește într-un ritm destul de modest.

Această opțiune de inacțiune reprezintă scenariul de bază al evaluării impactului și al modelului care îl susține. În absența unei noi acțiuni din partea UE, următoarele efecte ale punerii în aplicare a obiectivelor pentru 2020 nu s-ar concretiza:

- O reducere cu aproximativ 25 % a consumului de petrol al automobilelor și camioanelor, reprezentând o economie a consumului de aproximativ 25 de miliarde EUR pe an. O economie de energie de aproximativ 25 MTep pe an în 2030, adică o economie totală de aproximativ 160 MTep în perioada 2020-2030. Un beneficiu cumulat în materie de securitate energetică estimat la 20 de miliarde EUR între 2020 și 2030.
- Consumul evitat al combustibilului crește progresiv de la 27 de miliarde EUR pe an în perioada 2020-2025 la 36 de miliarde EUR pe an în perioada 2025-2030. Cheltuielile evitate pentru importurile de combustibil sunt înlocuite cu cheltuielile pentru capital și tehnologie, contribuind la creșterea cererii interne. Potrivit analizei intrări-ieșiri, acest lucru poate contribui în fiecare an la creșterea PIB-ului cu aproximativ 12 miliarde EUR și a cheltuielilor cu forța de muncă cu aproximativ 9 miliarde EUR.
- Economii de combustibil estimate ca urmare a punerii în aplicare a obiectivelor pentru 2020 compensează din plin costurile estimate de punere în conformitate. Costul net pentru societate variază între aproximativ 80 EUR și 230 EUR mai puțin pe tonă de CO₂ evitat pentru autoturisme⁴ și între 172 EUR și 295 EUR mai puțin

⁴ Conform scenariului privind costurile nr. 2 cu o pantă de 60 %.

pentru camionete. Diferențele depind de prețul petrolului care, pentru analiză, variază între 90 și 140 USD pe baril.

1.3. Părțile interesate vizate

Principalele grupuri de părți interesate vizate de regulamente cuprind publicul larg, cumpărătorii de autoturisme, producătorii de autoturisme, furnizorii de componente pentru automobile și furnizorii de combustibil. Impactul ia în principal următoarele forme:

- Populația UE este din ce în ce mai afectată de efectele schimbărilor climatice.
- Cumpărătorii de vehicule sunt vizați de eventualele creșteri ale prețurilor vehiculelor și de costurile de exploatare reduse din cauza consumului mai mic de combustibil. Economii de combustibil sunt mai mari decât creșterea prețurilor vehiculelor.
- Producătorii de automobile sunt vizați de obligația și necesitatea de a introduce măsuri tehnice de reducere a emisiilor de CO₂. Acest lucru poate să ducă la creșterea costurilor de producție și să afecteze gama de produse a producătorilor. Pe de altă parte, producătorii vor beneficia de o poziție de deschizător de drumuri și vor putea vinde pe alte piețe vehicule avansate cu un nivel redus de emisii de CO₂.
- Furnizorii de componente ar putea să beneficieze de o cerere mai mare pentru tehnologii avansate și de posibilitatea de a le exportă pe alte piețe.
- Furnizorii de combustibil ar putea să se confrunte cu o cerere scăzută pentru combustibilii utilizați în transporturi.
- Alți utilizatori de combustibil și petrol ar putea să beneficieze de prețuri mai mici.
- Se va reduce presiunea asupra altor sectoare care emit GES, în afara sectorului de transporturi, de a reduce și mai mult emisiile pentru a compensa creșterea emisiilor generate de sectorul transporturilor.

2. ANALIZA SUBSIDIARITĂȚII

UE a acționat deja în acest domeniu atunci când a adoptat Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) 510/2011 bazate pe capitolul privind mediul din tratat (pentru autoturisme pe baza articolului 175 din Tratatul CE⁵ și pentru camionete pe baza articolului 192 alineatul (1) din TFUE⁶). Piața unică permite, de asemenea, adoptarea de măsuri la nivelul UE, mai degrabă decât la nivelul statelor membre, pentru a asigura cerințe comune în ansamblul UE și, prin urmare, pentru a reduce la minimum costurile pentru producători.

3. OBIECTIVE

GENERALE

Să se asigure un nivel ridicat de protecție a mediului în Uniunea Europeană și să contribuie la realizarea obiectivelor UE privind schimbările climatice, reducând totodată consumul de petrol și îmbunătățind astfel securitatea aprovizionării cu energie în UE, stimularea inovației și a competitivității industriei UE.

⁵ Tratatul de instituire a Comunităților Europene, modificat prin TFUE (a se vedea nota de subsol 6)

⁶ Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

SPECIFICE

Să se asigure aplicarea continuă și efectivă a regulamentelor privind emisiile de CO₂ ale autoturismelor și camionetelor, în special în contextul obiectivelor pentru 2020.

OPERAȚIONALE

- *Să se asigure posibilitatea de realizare a obiectivului 2020 în materie de emisii de CO₂ ale camionetelor.*
- *Să se garanteze că avantajele pentru mediu ale obiectivelor privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare pentru 2020 sunt realizate în mod rentabil.*
- *Să se garanteze că modalitățile de a atinge obiectivele pentru 2020 nu au un impact social inacceptabil.*
- *Să se garanteze că modalitățile de a atinge obiectivele pentru 2020 nu au urmări nedorite asupra competitivității pentru sectorul autovehiculelor din UE.*
- *Să se creeze suficientă securitate pentru sectorul autovehiculelor în ceea ce privește viitoarele cerințe în materie de emisii de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare.*
- *Să se reducă la minimum, în măsura posibilităților, sarcina administrativă și costurile reglementărilor pentru IMM-uri.*

4. OPȚIUNI STRATEGICE

4.1. Identificarea opțiunilor strategice

Pentru identificarea opțiunilor strategice s-a recurs la o abordare largă. Acestea acoperă problemele ridicate în cadrul legislației, cele apărute cu ocazia punerii în aplicare și cele evaluate în cadrul studiilor care analizează eventualele metode de sporire a eficienței legislației. Sunt analizate următoarele aspecte:

a) opțiunea de inacțiune;

b) confirmarea posibilității de realizare a obiectivului 2020 pentru camionete;

c) în cadrul fiecărei modalități de realizare a obiectivelor privind autoturismele și camionetele, sunt analizate diferite opțiuni:

- diferiți parametri de utilitate, forme și pante care formează curba valorilor-limită
- primele pentru emisiile suplimentare (nicio schimbare sau ajustare)
- derogările (fără continuare, cu continuare sau ajustări)
- ecoinovațiile (eliminare progresivă sau prelungire)
- introducerea progresivă (fără introducerea progresivă a obiectivelor pentru 2020 sau includerea posibilității de introducere progresivă)
- creditele suplimentare (fără prelungire, cu prelungire sau modificare a regimului)
- constituirea de rezerve și împrumut
- combinarea obiectivelor pentru autoturisme și camionete
- ponderarea kilometrajului
- limite bazate pe vehicule

- d) simplificarea și reducerea sarcinii administrative
- e) Adaptarea la noul ciclu de testare
- f) Forma și strictețea legislației după 2020

4.2. Concluziile evaluării preliminare a opțiunilor

A fost realizată o evaluare preliminară a acestor probleme, în principal pe baza unor studii externe și a contribuțiilor primite de la părțile interesate.

(a) Opțiunea de inacțiune

Această opțiune este echivalentă cu scenariul de bază și înseamnă că obiectivele pentru 2020 pentru autoturisme și camioane nu sunt puse în aplicare din cauza lipsei de definire a modalităților de realizare a acestor obiective. Această opțiune nu este reținută deoarece este în contradicție cu obiectivele generale, specifice și operaționale.

(b) Confirmarea fezabilității obiectivului pentru 2020 pentru camioane

Datele privind emisiile în 2010 arată că reducerea necesară pentru îndeplinirea obiectivului 2020 a scăzut în mod semnificativ fără schimbări tehnologice majore. Emisiile medii de CO₂ în 2010 au scăzut pentru toate segmentele de camioane în comparație cu 2007, deși nivelul de reducere a variat între clase. Actualizarea curbelor costurilor a arătat un potențial mai mare de reducere și costuri mai mici în comparație cu analiza din 2009. Termenul prevăzut pentru reducere este conform cu termenele prevăzute pentru dezvoltare. Prin urmare, s-a ajuns la concluzia că obiectivul 2020 pentru camioane este realizabil.

(c) Modalitățile de realizare a obiectivelor pentru autoturisme și camioane

Modalitățile evaluate nu se exclud reciproc, cu excepția introducerii progresive, a constituirii de rezerve și a împrumutului care, de preferință, nu ar trebui combinate. Prin urmare, pentru fiecare modalitate, o serie de opțiuni strategice alternative sunt evaluate în raport cu obiectivele menționate în secțiunea 3.

Anumite opțiuni privind parametrul de utilitate, panta curbei valorilor-limită, modificările aduse derogărilor și simplificarea sunt reținute pentru o evaluare suplimentară. În plus, s-a ajuns la concluzia că ar fi bine ca sistemul ecoinovațiilor să continue să existe. În ceea ce privește primele pentru emisiile suplimentare, acestea sunt, în prezent, mai mari decât costurile marginale ale camioanelor și sunt, în general, conforme cu media costului marginal al autoturismelor. Având în vedere că obiectivul pentru camioane este mai puțin strict decât pentru autoturisme și că obiectivele pentru autoturismele de dimensiuni mai mari și pentru camioane pot să se suprapună, se consideră că primele ar trebui menținute la nivelul actual.

Introducerea progresivă și creditele suplimentare sunt excluse din analiză. Prima opțiune nu este considerată ca fiind necesară în contextul traiectoriei actuale a emisiilor generate de autoturismele noi și în perspectiva îndeplinirii obiectivului general în 2020. Mai mult, orice alte obiective intermediare ar crește costurile obligației pentru producători, din cauza flexibilității reduse. O introducere progresivă care s-ar termina după 2020 ar compromite ambiția regulamentului și ar duce astfel la reducerea economiilor de CO₂. În plus, acest lucru ar submina certitudinea juridică pentru industria autovehiculelor, dornică să recupereze investițiile anterioare în tehnologii de reducere a emisiilor de CO₂. Aceste argumente sunt și

mai pertinente în cazul camionetelor, pentru care îndeplinirea obiectivului 2020 este mai simplă și mai puțin costisitoare. Creditele suplimentare pentru autoturismele cu emisii reduse sunt eliminate pentru autoturisme și camionete, din cauza impactului lor potențial negativ asupra îndeplinirii obiectivului global. Această abordare compromite eforturile care trebuie depuse pentru vehiculele convenționale, permițându-le să emită mai mult, și reduce rentabilitatea globală a politicii. În plus, ea este contrară obiectivului neutralității tehnologice. Totuși, aceste efecte nedorite pot fi limitate cu ajutorul unui multiplicator redus și prin depășirea numărului de vehicule afectate.

Alte modalități, care nu sunt prezente în regulamentele în vigoare, precum constituirea de rezerve și împrumutul, combinarea obiectivelor pentru autoturisme și camionete, ponderarea kilometrajului și limitele bazate pe vehicule sunt eliminate la rândul lor din continuarea analizei întrucât sunt fie prea complexe, fiind în contradicție cu obiectivele de securitate a activităților de planificare și de realizare a obiectivelor ecologice, măbind sarcina administrativă, impunând costuri disproporționate de punere în conformitate asupra anumitor producători sau din cauza absenței unor date fiabile privind kilometrajul în diferite segmente ale autoturismelor.

(d) Simplificarea și reducerea sarcinii administrative

Posibilitatea de simplificare a regulamentelor în vigoare și de reducere a sarcinii administrative sunt evaluate pentru următoarele dispoziții: reducerea numărului de modalități, simplificarea măsurilor de punere în aplicare, simplificarea normelor pentru IMM-uri și microîntreprinderi. Examinarea prealabilă a opțiunilor strategice conduce la o reducere a numărului de modalități. În plus, măsurile de punere în aplicare pot fi simplificate în principal datorită dispozițiilor de revizuire pe care le prevăd. Cu toate acestea, simplificarea normelor pentru IMM-uri prin includerea unui prag de minimis și reducerea sarcinii administrative a procedurii de derogare făcând-o mai flexibilă sunt reținute pentru o analiză mai aprofundată.

(e) Adaptarea la noul ciclu de testare

În ceea ce privește adaptarea la noul ciclu de testare, regulamentele abilează deja Comisia să le adapteze la o nouă procedură de testare. Cu toate acestea, deoarece este puțin probabil ca procedura de testare revizuită să fie adoptată înainte de intrarea în vigoare a regulamentelor modificate, acest lucru nu poate fi făcut în prezent. Pentru a reduce la minimum insecuritatea, ar fi posibil să se descrie în linii mari principiile și procedura care vor fi folosite pentru adaptarea legislației. Acest lucru ar putea spori securitatea pentru producători și, prin urmare, ar putea să reducă costurile de punere în conformitate.

(f) Forma și strictețea legislației după 2020

În ceea ce privește regimul regulamentar de după 2020, este de dorit să fie publicată o comunicare consultativă. Aceasta ar prezenta analiza efectuată de Comisie cu privire la metodele alternative de reglementare și o ilustrare a nivelului probabil de strictețe impus pentru viitoarele limite ale emisiilor de CO₂. Viitoarele schimbări aduse abordării de reglementare și obligația de reducere a emisiilor ar trebui să aibă loc în a doua etapă legislativă.

4.3. Opțiunile reținute pentru analiza aprofundată

Următoarele opțiuni sunt avute în vedere pentru o analiză aprofundată.

Opțiuni specifice pentru autoturisme:

- Parametrul de utilitate – masa și amprenta la sol
- Funcția de utilitate – liniară
- Panta curbei valorilor-limită – între 60 și 100%
- Modificări aduse derogărilor – regula *de minimis*, modificarea derogării pentru producătorii de nișă
- Simplificarea și reducerea sarcinii administrative legate de derogări

Opțiuni specifice pentru camionete:

- Parametrul de utilitate – masa și amprenta la sol
- Funcția de utilitate – curbă liniară pentru masă și curbă neliniară pentru amprenta la sol
- Panta curbei valorilor-limită – între 80 și 100%
- Modificări aduse derogărilor – regula *de minimis*
- Simplificarea și reducerea sarcinii administrative legate de derogări

5. EVALUAREA IMPACTULUI

Opțiunile strategice au fost evaluate pe baza obiectivelor, astfel încât să îndeplinească condiția conform căreia modificările ar trebui să fie formulate „cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, echitabil din punct de vedere social și durabil”.

Impactul opțiunilor în ceea ce privește parametrul de utilitate

Pentru autoturisme, analiza indică un avantaj ușor în ceea ce privește costurile, determinat de trecerea de la masă la amprenta la sol, căci greutatea scăzută nu este suficient încurajată dacă parametrul este masa. Masă oferă o repartizare mai uniformă pe segmentele vehiculului, ceea ce determină o creștere a prețului relativ al autoturismelor mai mici. Dacă se utilizează amprenta la sol ca parametru de utilitate, stimulentele negative care încurajează modificarea proiectului autoturismului sunt mai limitate, cu condiția ca funcția valorii-limită să nu fie prea puternică. Amprenta la sol ar permite să se utilizeze mai mult greutatea scăzută ca opțiune de conformitate, în special pentru potențiale obiective viitoare pentru perioada de după 2020. O schimbare a parametrului de utilitate nu ar îndeplini obiectivul de siguranță a planificării, întrucât este foarte probabil ca producătorii să-și fi planificat punerea în conformitate până în 2020 în funcție de actualul parametru.

Pentru camionete, amprenta la sol pare a fi un parametru mai puțin preferat decât masa, din cauza dificultății pe care o reprezintă pentru producători, inerentă în cazul unei schimbări o dată la 3 ani, riscul crescut al stimulentele negative și din cauza necesității de a utiliza o funcție a valorii-limită neliniară. În plus, costurile producătorilor și creșterile prețurilor sunt repartizate mai puțin uniform. În sfârșit, securitatea planificării este, de asemenea, compromisă, având în vedere în special timpul scurt între cele două obiective.

În ceea ce privește inovarea, este puțin probabil să existe un impact asupra majorității strategiilor de îndeplinire a obiectivelor pentru 2020 atât pentru autoturisme, cât și pentru camionete, cu excepția greutății scăzute. În această privință, utilizarea masei ca parametru de utilitate nu permite tratamentul tuturor opțiunilor în același fel. Alegerea parametrului de

utilitate pentru autoturisme sau pentru camionete este considerată a fi neutră în ceea ce privește competitivitatea industriei UE. De asemenea, nu ar trebui să aibă niciun impact asupra comerțului sau asupra IMM-urilor.

În ceea ce privește incidențele asupra mediului, diferiții parametri de utilitate evaluați nu au un impact direct, cu condiția verificării anumitor ipoteze. Nu există incidențe sociale altele decât creșterea prețurilor relative ale autoturismelor mai mici având masa drept parametru. Totuși, aceasta nu se aplică în cazul camionetelor.

Impactul opțiunilor în ceea ce privește panta

Pentru autoturisme, o pantă mai mare de 100% nu este de dorit, întrucât oferă producătorilor un stimulent negativ, iar costurile medii cresc odată cu creșterea pantei pentru ambii parametri. Pentru masă, o pantă mai mică de 100% pe baza datelor din 2009 ar trebui să permită evitarea unui risc grav de stimulente negative. Creșterea costurilor în valoare absolută este repartizată destul de uniform între diferite segmente ale vehiculului. Cu toate acestea, creșterile prețurilor aferente sunt mai mari pentru autoturismele mai mici decât pentru cele mari, iar reducerea valorii pantei reduce acest efect. O pantă mai mică contribuie, de asemenea, la compensarea lipsei de ponderare a kilometrajului.

Pentru camionete, panta curbei valorilor-limită preferabilă pentru funcția bazată pe masă se situează în intervalul 80-100% din perspectiva costurilor și a repartizării. Pentru amprenta la sol, cel mai mic cost se obține la o pantă de 110%, deși o pantă atât de mare ar putea să antreneze un stimulent negativ de a mări amprenta la sol; prin urmare, pare să fie preferabilă o pantă de aproximativ 100%.

Pantele pentru autoturisme și camionete nu ar trebui să aibă vreun efect semnificativ asupra inovării, a competitivității, a comerțului sau a IMM-urilor. Deoarece nu existau așteptări anterioare cu privire la pantă care trebuie aplicată în 2020, securitatea planificării nu este afectată.

Evaluarea opțiunilor strategice care afectează panta indică un impact minor asupra mediului. Potențialele efecte secundare și comportamentale sunt cauzate de kilometrajul vehiculelor repartizat ușor diferit în cadrul parcului. Prin urmare, este de preferat o pantă mai mică pentru autoturisme, din motive de mediu. Acest efect este considerat nerelevant pentru camionete. În ceea ce privește efectele sociale, panta curbei pentru autoturisme are un impact distributiv asupra prețurilor relative la autoturismele noi. În consecință, este preferabilă o pantă mai mică. Nu se așteaptă producerea unor astfel de efecte în cazul camionetelor, care sunt utilizate în principal în scopuri profesionale și sunt cumpărate în funcție de utilitatea lor.

Derogări

Se consideră că ar fi de dorit să se actualizeze efortul de reducere necesar din partea producătorilor de nișă ca să asigure reduceri suplimentare după anul 2015. Acest lucru este în conformitate cu obiectivul privind neutralitatea concurențială, deoarece, având în vedere plafonul de 300 000 de înregistrări, producătorii care beneficiază de această derogare pot deține până la 2,5% din piața autoturismelor din UE înainte de a fi supuse regimului normal de reglementare a emisiilor de CO₂. Cerințele în materie de CO₂ pentru producătorii de nișă nu ar avea niciun impact direct asupra IMM-urilor. Impactul asupra mediului va fi pozitiv deoarece producătorii vor fi obligați să își reducă emisiile.

Impactul simplificării și al reducerii sarcinii administrative

Ar putea fi examinată posibilitatea introducerii unui prag de minimis pentru micii producători sau excluderea producătorilor de tip IMM. Reducerea sarcinii administrative asupra întreprinderii (estimată la aproximativ 25 000 EUR pe producător) și asupra Comisiei (aproximativ 10 000 EUR pe cerere) ar aduce avantaje economice legate de evitarea necesității unei proceduri de derogare. Ar exista un impact marginal asupra mediului, deoarece reducerea emisiilor atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane ar fi de ordin mai mic. Efectele sociale preconizate ar trebui să fie minore.

Simplificarea procedurii administrative în aceste cazuri ar permite o procedură de evaluare mai armonioasă. Nu se așteaptă ca simplificarea să aibă efecte sociale și asupra mediului semnificative. În afară de avantajele pentru întreprinderile direct vizate, pragul de minimis nu ar trebui să aibă niciun impact asupra competitivității, a comerțului, a IMM-urilor sau a inovării.

6. COMPARAREA OPȚIUNILOR

Se confirmă că obiectivul pentru 2020 de 147g/km pentru camioane este realizabil.

Tabelele 1 și 2 de mai jos prezintă pe scurt evaluarea impacturilor economice, sociale și de mediu ale diferitor modalități.

Pe baza analizei, se concluzionează că ar trebui preferate următoarele opțiuni:

- Parametrul de utilitate ar trebui să fie în continuare masa atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane.
- Curba valorilor-limită ar trebui să fie în continuare liniară.
- Panta curbei ar trebui să fie de 60 % pentru autoturisme și de 100 % pentru camioane.
- Regimul derogărilor poate fi ajustat pentru a-i exclude pe producătorii foarte mici. De asemenea, procedura ar trebui simplificată pentru a se reduce sarcina administrativă.
- Efortul de reducere pentru producătorii de nișă ar trebui să fie actualizat pentru a ține seama de efortul mediu impus sectorului.
- Primele pentru emisiile suplimentare ar trebui menținute la 95 EUR/g/vehicul.

7. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Principalii indicatori ai progresului sunt legați de evoluția mediei parcului de autoturisme și camioane noi. Ei acoperă datele referitoare la emisiile specifice de CO₂ și la utilitate. Aceasta din urmă este înregistrată în cazul în care un parametru de utilitate ar fi modificat, fiind nevoie astfel de adaptarea, în viitor, a curbei de utilitate. Alți parametri de utilitate, cum ar fi amprenta la sol sau sarcina utilă, sunt monitorizați pentru a evalua relevanța acestora.

În plus, Comisia va colecta informații privind numărul cererilor de derogare și obiectivele de reducere propuse de producători, precum și informațiile privind numărul de dosare privind ecoinovațiile și creditele acordate pentru ecoinovare.

Tabelul 1 Compararea impacturilor diferitor opțiuni pentru modalități – autoturisme

Modalități	Opțiuni	Avantaje	Dezavantaje
Parametrul de utilitate	Masă	Securitate juridică - regulamentul actual rămâne neschimbat. O repartizare mai uniformă a costurilor între segmente.	Un risc mai mare de stimulente negative decât pentru amprenta la sol. Nu este total neutră din punct de vedere tehnologic, deoarece greutatea scăzută este dezavantajată. Costurile suplimentare medii pentru producători sunt cu aproximativ 2% mai mari decât dacă se utilizează amprenta la sol, deoarece greutatea scăzută nu este recompensată.
	Amprenta la sol	Costurile suplimentare medii pentru producători sunt cu aproximativ 2% mai mici decât dacă se utilizează masa. Oferă un stimulent mai mare pentru greutatea scăzută.	Lipsa securității juridice – modificarea regulamentului în vigoare. O repartizare mai puțin uniformă a costurilor între segmente. Costurile de ajustare legate de trecerea la un alt parametru de utilitate.
Panta curbei valorilor-limită	Pantă<100 %	Pe ansamblu, costuri puțin mai mici. Se evită riscul grav al stimulentele negative. Se compensează lipsa ponderării kilometrajului. Impact benefic asupra emisiilor totale de CO ₂ și de poluanți. Mai echitabilă din punct de vedere social (creștere mai mică a prețurilor relative la autoturismele mai mici).	Creșterea reală a costurilor mai puțin uniformă între segmente.
	Pantă>100 %	Creșterea reală a costurilor mai uniformă între segmente.	Pe ansamblu, costuri puțin mai mari. Risc mare de stimulente negative. Mai puțin echitabilă din punct de vedere social (creștere mai mare a prețurilor relative la autoturismele mai mici).
Derogări	Pragul de minimis	Sarcină administrativă redusă pentru IMM-uri și pentru Comisie.	Reducere marginală a emisiilor.

	Actualizare a derogărilor pentru producători i de nișă	Mai neutre din punct de vedere concurențial. Economii de CO ₂ puțin mai mari.	Costuri mai ridicate pentru producătorii care beneficiază de derogare.
--	---	---	--

Tabelul 2 Compararea impacturilor diferitor modalități – camioane

Modalități	Opțiuni strategice	Avantaje	Dezavantaje
Parametrul de utilitate	Masă	Securitate juridică - regulamentul actual rămâne neschimbat. O repartizare mai uniformă a costurilor între segmente. Limitează stimulentele negative de creștere a masei.	Costurile suplimentare medii pentru producători sunt puțin mai mari decât dacă se utilizează amprenta la sol, în special pentru pante mai mari de 100%. Nu este total neutră din punct de vedere tehnologic, deoarece greutatea scăzută este dezavantajată.
	Amprenta la sol	Costurile suplimentare medii pentru producători sunt puțin mai mici în cazul amprentei la sol pentru pante mai mari de 80%. Oferă un stimulente mai mare pentru greutatea scăzută.	Lipsa securității juridice – modificarea regulamentului în vigoare; costurile de ajustare pot fi mai mari din cauza intervalului de 3 ani între obiective. Necesită o funcție a valorilor-limită neliniară. O repartizare mai puțin uniformă a costurilor între segmente. Creșterea costurilor legată de trecerea la amprenta la sol deosebit de mare pentru unii producători. Mai ușor de manipulat decât masa, dar poate fi limitată de o formă sau de o pantă a curbei valorilor-limită.
Panta curbei valorilor-limită	Pantă<100 %	Reduce la minimum riscul de stimulente negative pentru ambele funcții. Pante de 80-100%: costurile cele mai mici pentru funcția bazată pe masă. Costurile cele mai mici și cel mai uniform repartizate pentru panta de 100% pentru funcția bazată pe masă.	Pante de 60-80%: costurile cele mai mari pentru funcția bazată pe amprenta la sol. Pante mai mici de 80%: repartizare inegală a costurilor între segmente.
	Pantă>100 %	Costuri mai mici pentru funcția bazată pe amprenta la sol superioară nivelului de 100%. Repartizare mai uniformă între segmente pentru funcția bazată pe amprenta la sol la o pantă mai mare de 110%.	Risc crescut de stimulente negative pentru ambii parametri. Costuri mai mari și repartizare mai puțin uniformă între segmente pentru funcția bazată pe masă la o pantă mai mare de 110%.

Derogări	Pragul de minimis	Sarcină administrativă redusă pentru IMM-uri și pentru Comisie.	Reducere marginală a emisiilor.
-----------------	--------------------------	---	---------------------------------