



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 7.2.2007
COM(2007) 19 final

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. INTRODUCERE

UE se află în centrul eforturilor internaționale pentru combaterea schimbărilor climatice și trebuie să realizeze reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pe care și-a asumat-o în conformitate cu Protocolul de la Kyoto. Comisia a propus în ianuarie 2007¹ „UE va urmări, în contextul negocierilor internaționale, realizarea obiectivului reducerii cu 30% a emisiilor de GES până în 2020 de către țările dezvoltate (în comparație cu nivelurile din 1990)” și că „UE ar trebui deja să își asume un angajament ferm de a obține o reducere de cel puțin 20% a emisiilor de GES până în 2020 (în comparație cu nivelurile din 1990)”. Pentru a evita denaturările, precum și de dragul corectitudinii economice și sociale, toate sectoarele trebuie să contribuie la acest efort de reducere.

Autoturismele sunt o parte importantă din viața cotidiană a unui număr mare de europeni iar industria de autoturisme este o sursă semnificativă de ocupare a forței de muncă și de creștere în numeroase regiuni ale UE. Cu toate acestea, folosirea autoturismelor are impact semnificativ asupra schimbărilor climatice, circa 12% din emisiile totale din UE fiind reprezentate de dioxidul de carbon (CO₂), principalul gaz cu efect de seră, care provine de la combustibilul consumat de autoturisme. Deși s-au înregistrat îmbunătățiri semnificative în tehnologia vehiculelor, în special în eficiența combustibilului, ceea ce înseamnă, de asemenea, și emisii mai reduse de CO₂, acest lucru nu a fost suficient pentru a neutraliza efectul traficului crescut și a dimensiunilor mai mari ale autoturismelor. În timp ce UE și-a redus, pe ansamblu, emisiile de gaze cu efect de seră (GES) cu doar 5% în perioada 1990-2004, emisiile de CO₂ provenite din transportul rutier au crescut cu 26%.

Ca urmare, Consiliul European din iunie 2006 a confirmat încă o dată² în mod unanim că „în conformitate cu strategia UE privind emisiile de CO₂ provenite de la vehicule utilitare ușoare, nivelul mediu de emisii de CO₂ pentru parcul de automobile noi trebuie să atingă 140 g CO₂/km (2008/09) și 120 g CO₂/km (2012)”. Parlamentul European a solicitat „o politică de măsuri solide pentru a reduce emisiile provenite din transport, inclusiv limite obligatorii ale emisiilor de CO₂ provenite de la vehiculele noi, în ordinea de 80-100 g CO₂/km pentru vehiculele noi, pe termen mediu, care se vor obține prin comercializarea emisiilor între producătorii de autoturisme”³.

În Planul de acțiune pentru eficiență energetică din octombrie 2006⁴, Comisia a reamintit că „în hotărârea de a se referi la eficiența energetică și la emisiile de CO₂ provenite de la autoturisme, va propune, dacă este cazul, adoptarea în 2007 a legislației necesare pentru a se asigura că obiectivul de 120g CO₂/km va fi atins până în 2012 printr-o abordare cuprinzătoare și consecventă, în conformitate cu obiectivele agreeate ale UE”. În pachetul privind energia și schimbările climatice din ianuarie 2007, Comisia a subliniat că „măsuri ulterioare de abordare a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme vor fi cuprinse în următoarea Comunicare, în scopul atingerii, printr-o abordare cuprinzătoare și consecventă, a obiectivului de 120g CO₂/km până în 2012. Vor fi, de asemenea, explorate opțiunile pentru reduceri ulterioare, după 2012”.

¹ COM(2007) 2.

² Strategia de dezvoltare durabilă a UE, revizuită, Consiliul Uniunii Europene, 8.6.2006

³ Rezoluția Parlamentului European privind „Câștigarea bătăliei împotriva schimbărilor climatice globale” (2005/2049(INI))

⁴ COM(2006) 545.

În absența unei acțiuni efective, creșterea emisiilor provenite din transportul rutier de călători va continua în anii următori, periclitzând eforturile UE de a-și reduce emisiile de gaze cu efect de seră sub nivelul stabilit în Protocolul de la Kyoto, și chiar mai mult, lăsând astfel alte sectoare, la fel de sensibile la concurența internațională, să ducă greul efortului. În mod invers, prin confruntarea cu emisiile provenite de la autoturisme se va contribui la lupta împotriva schimbărilor climatice și se va diminua dependența noastră de combustibilul provenit din import, îmbunătățindu-se calitatea aerului și, astfel, sănătatea cetățenilor europeni. Îmbunătățirea eficienței combustibililor pentru autoturisme combinată cu creșterea utilizării combustibililor alternativi, în special biocombustibili, va reprezenta cheia atingerii acestui obiectiv.

În ceea ce privește combustibilii, Comisia a propus⁵ introducerea unor reglementări obligatorii având ca scop eliminarea conținutului de carbon din combustibilii utilizați în transporturi, printr-o rectificare a Directivei privind calitatea combustibililor⁶. În plus, s-a raportat recent⁷ la punerea în aplicare a directivei privind biocombustibilii și va adopta în scurt timp o propunere de revizuire a acestei directive. În această comunicare, Comisia propune, de asemenea, axarea pe folosirea crescândă a biocombustibililor ca element de abordare integrată de reducere a emisiilor de CO₂ provenind de la autoturisme. În ceea ce privește autoturismele, Comisia a identificat un număr de măsuri care pot contribui la atingerea obiectivelor UE, în special niveluri mai stricte de eficiență a combustibililor pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare, precum și alte îmbunătățiri tehnologice. Această comunicare prevede baza pentru schimburile cu celelalte instituții europene și cu toate părțile interesate de punerea în aplicare a etapei următoare din strategia Comunității de a reduce emisiile de CO₂ și de a îmbunătăți eficiența celor provenite de la vehicule utilitare ușoare, pentru a atinge obiectivul UE de 120 g CO₂/km⁸ până în 2012. Pe baza concluziilor desprinse din aceste discuții, Comisia va propune Consiliului și Parlamentului European, dacă va fi posibil în 2007 și cel mai târziu până la jumătatea anului 2008, un cadru legislativ în vederea atingerii acestui obiectiv.

2. CONTEXTUL POLITIC ȘI EVOLUȚIA LUCRĂRILOR

2.1. Necesitatea de a acționa în sectorul transportului rutier

2.1.1. Transportul rutier trebuie să contribuie la combaterea schimbărilor climatice

În primăvara anului 2005, Parlamentul European și Consiliul European au reafirmat obiectivul UE, acela că temperaturile terestre globale nu ar trebui să se ridice cu mai mult de 2°C față de nivelurile pre-industriale, pentru a preveni schimbările climatice antropogene periculoase și ireversibile. Consiliul European a subliniat, de asemenea, faptul că, pentru a întări siguranța ofertei de energie, precum și pentru utilizarea durabilă a energiei este nevoie de o îmbunătățire a managementului pe latura cererii și eficienței energetice, în special în sectorul transporturilor⁹. În revizuirea recentă a Cărții Albe

⁵ COM (2007) 18

⁶ Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului (JO L 350, 28.12.1998).

⁷ COM (2006) 845

⁸ Echivalentul a 4,5 l/100km pentru autovehicule diesel și 5 l/100km pentru autovehicule cu benzină

⁹ Concluziile președinției Consiliului European 23/24 martie 2006

a Transporturilor¹⁰, se subliniază necesitatea de a promova o mobilitate durabilă care va accentua competitivitatea în UE, reducând în același timp impactul transporturilor asupra mediului, ale căror costuri sunt estimate la 1,1% din PIB.

Transportul rutier este cel de-al doilea dintre cele mai mari sectoare care emit GES din cadrul UE. Acesta rămâne unul dintre puținele sectoare ale căror emisii continuă să crească, punând astfel în pericol progresele realizate de către alte sectoare. Acest fapt îngreunează atingerea angajamentelor asumate de către UE la Kyoto și are repercusiuni negative asupra competitivității în anumite sectoare (de ex. industriile intensiv energetice) care sunt mai sensibile la concurența internațională decât activitățile interne, precum transportul rutier.

Nu este suficientă numai studiarea emisiilor absolute din diferite sectoare. Trebuie evaluată și necesitatea de a reechilibra eforturile întreprinse de diferite sectoare și capacitatea acestora de a reduce emisiile de CO₂. Deși, la prima vedere, acțiunile din sectorul transportului rutier par să fie mai scumpe decât cele din alte sectoare, în mai multe studii se concluzionează că, din punct de vedere al costurilor, măsurile de eficientizare din sectorul transportului pot fi mai eficiente decât unele măsuri din alte sectoare, dacă se iau în considerare măsuri de modificare a comportamentului consumatorilor¹¹. Mai mult, trebuie aplicată o noțiune largă de eficiență „globală” a costurilor, care justifică remarcabil siguranța ofertei de energie, sensibilitatea la concurența internațională, rentabilitatea pentru consumatori și efectele pozitive de destindere, precum conducerea tehnologică ce derivă din obiective ambițioase. Deoarece emisiile de CO₂ și consumul de combustibil sunt în strânsă legătură iar transportul rutier reprezintă 26,5% din consumul total de energie al UE, reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme va avea un impact pozitiv major asupra siguranței energiei UE.

Transportul rutier nu este inclus în obiectivul schemei UE privind comercializarea emisiilor de gaze cu efect de seră (ETS), stabilită prin Directiva 2003/87/CE: această schemă se bazează pe principiul emisiilor directe¹² care, în cazul transportului rutier ar trebui să fie aplicat la nivelul proprietarilor individuali și ar implica cheltuieli administrative mari. Alternativ, trebuie avută în vedere o abordare indirectă, la nivelul producătorului de autoturisme. Cu toate acestea, includerea în prezent nu va permite atingerea la timp a obiectivelor strategiei (120g CO₂/km până în 2012) deoarece adaptările la proiectul ETS al UE, în afară de includerea aviației, va avea efect numai începând cu 2013, astfel cum se arată în recenta comunicare a Comisiei privind revizuirea ETS¹³. Acest calendar va asigura conservarea unui cadru de reglementare stabil pentru participanții deja implicați pe piață, precum și un termen de execuție suficient pentru ajustările legislative ale schemei. Comisia va explora, prin urmare, posibilitatea includerii sectorului de transport rutier pentru alocarea în cea de-a treia perioadă.

Având în vedere aceste aspecte, trebuie întreprinse acțiuni pentru a se asigura că sectorul transporturilor nu subminează, ci dimpotrivă, contribuie la lupta împotriva schimbărilor climatice.

¹⁰ COM(2006) 314

¹¹ „Eficiența costurilor pentru reducerea CO₂ în transport – Privire de ansamblu și comparare cu măsuri din alte sectoare”, Delft CE pentru Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor, OECD, aprilie 2006

¹² Astfel încât cei care primesc subvenții ar fi cei care emit de fapt CO₂ corespunzător.

¹³ A se vedea COM(2006) 676, punctul 3.1.

2.1.2. *Îmbunătățirile aduse vehiculelor utilitare ușoare sunt necesare*

O gamă largă de factori precum cererea și oferta de autoturisme, nevoile de mobilitate individuală, costurile deținerii unei autoturisme, disponibilitatea serviciilor alternative de transport public etc., influențează emisiile de CO₂ provenite din transportul rutier de călători. grupul la nivel înalt privind competitivitatea din industria autoturismelor (CARS21)¹⁴ a fost convocat pentru a favoriza dialogul cu părțile interesate în ceea ce privește nevoile viitoare și provocările din industria autoturismelor. În raportul său final din decembrie 2005, grupul *a susținut abordarea integrată și a subliniat necesitatea „eforturilor pentru obținerea unei reduceri ulterioare a emisiilor de CO₂ de la autoturisme”*.

În afara UE, se depun eforturi la nivel mondial pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră provenite de la vehiculele rutiere. Statele Unite, Canada, Japonia, Coreea, China și Australia au adoptat deja reglementări sau recomandări, unele dintre acestea făcând în prezent obiectul unei revizui, cu scopul de a obține progrese suplimentare pentru eficiența combustibililor și emisiilor de CO₂.

2.2. Progresele înregistrate până în prezent

Strategia Comunității s-a bazat până acum pe trei piloni, așa cum a propus Comisia în 1995¹⁵ și, ulterior, a fost susținută și de Consiliul și Parlamentul European¹⁶. Această structură a permis integrarea cuprinzătoare a măsurilor care se adresează atât ofertei (angajamente voluntare), cât și cererii (etichetarea și impozitarea) și a fost adoptată după o analiză amplă a opțiunilor posibile de reducere a CO₂ provenind de la autoturisme.

2.2.1. *Primul pilon: angajamentele voluntare ale industriei de autoturisme*

Angajamentele voluntare asumate de către asociațiile producătorilor de autoturisme europene, japoneze și coreene se referă la o țintă de 140 g CO₂/km până în 2008 sau 2009. În vederea îngrijorării crescute privind progresul făcut de industrie în cadrul abordării voluntare, Comisia a subliniat în mod repetat disponibilitatea sa de a lua în considerare toate măsurile, inclusiv cele legislative, pentru a asigura că se obțin reducerile de CO₂ necesare.

2.2.2. *Al doilea pilon: informarea consumatorilor*

Directiva privind etichetarea¹⁷ impune afișarea unei etichete privind consumul de combustibil și emisiile de CO₂ pe toate autoturismele noi, publicarea de ghiduri naționale privind eficiența combustibilului la autoturismele noi, afișarea de postere la reprezentanțe și includerea de informații privind eficiența combustibilului în literatura promoțională tipărită. Directiva este

¹⁴ „Un sistem competitiv de reglementare a autovehiculelor pentru secolul al 21-lea”, raportul final al CARS21, 2006

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

¹⁵ COM(95)689, concluziile Consiliului din 25.6.1996, rezoluția Parlamentului European din 22.9.1997

¹⁶ Pentru rapoartele anuale privind eficiența strategiei, a se vedea:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

¹⁷ Directiva 1999/94/CE privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi (JO L 12, 18.1.2000).

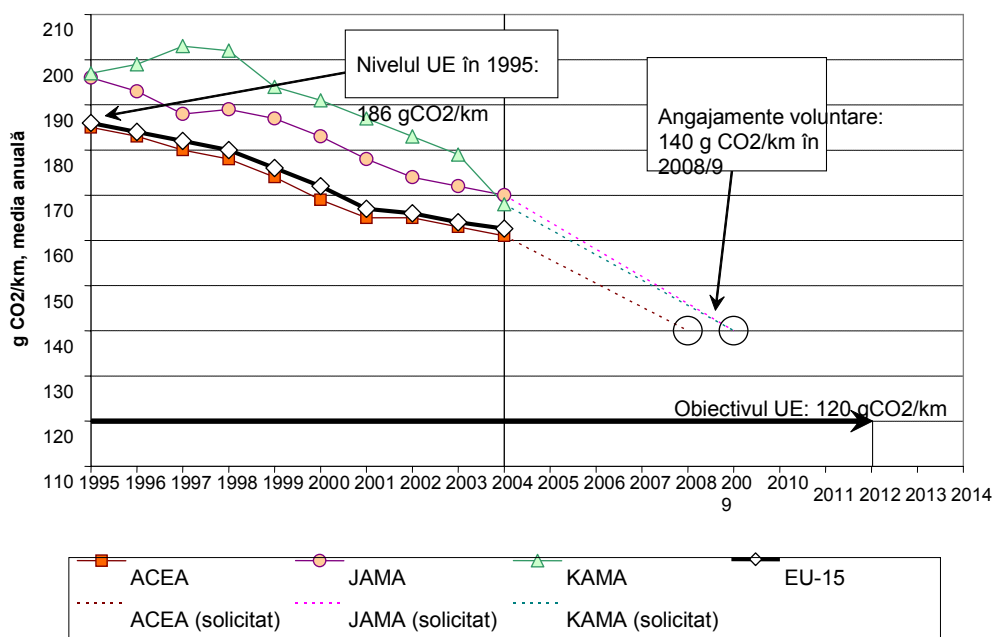
considerată un instrument util pentru conștientizare, dar impactul său nu a fost vizibil¹⁸, calitatea etichetelor variind foarte mult între diferite state membre.

2.2.3. Al treilea pilon: promovarea unor autoturisme cu combustibili eficienți, prin măsuri fiscale

Cel de-al treilea pilon al strategiei, impozitarea, poate contribui semnificativ la reducerea costurilor de conformare cu țintele de eficiență dar punerea sa în aplicare de până acum a fost dezamăgitoare. La nivelul UE, propunerea Comisiei din iulie 2005 pentru o directivă a Consiliului¹⁹, care a avut ca scop *inter alia* includerea unui element CO₂ în impozitele pentru autoturisme, nu a fost încă adoptată de către Consiliu. La nivel național, mai multe state membre au adoptat măsuri fiscale pentru a promova achiziția de autoturisme care emit mai puțin CO₂ dar nu s-a demonstrat încă efectul semnificativ al acestor măsuri asupra mediei de emisii de CO₂ provenite de la autoturisme noi din cadrul UE.

2.2.4. Învățarea unor lecții din strategia actuală

Imaginea 1 - UE 15 emisiile medii de CO₂ provenite de la parcul de automobile noi, între 1995 și 2004



Mai multe aspecte pot fi subliniate pe baza experienței obținute din punerea în aplicare a strategiei actuale²⁰:

¹⁸ „Raport asupra eficienței Directivei nr. 1999/94/CE privind etichetarea eficienței combustibililor autovehiculelor și opțiuni de îmbunătățire”, ADAC pentru Comisia Europeană, martie 2005

¹⁹ COM(2005) 261

²⁰ Datele preliminare pentru data 2005 arată un progres suplimentar limitat

- Emisiile provenite de la autoturisme noi obișnuite vândute au atins 163 g CO₂/km în 2004, 12,4% sub punctul de pornire din 1995 de 186 g CO₂/km²¹. În aceeași perioadă, **vânzările de autoturisme noi în UE au devenit semnificativ mai mari și mai puternice**, în timp ce prețurile au crescut mai puțin decât inflația.
- Investigațiile asupra impactului **măsurilor limitate adoptate până acum de statele membre pe latura cererii au demonstrat că îmbunătățirile din tehnologia autoturismelor au asigurat majoritatea reducerilor.**
- Progresul înregistrat până acum ajunge într-un fel către ținta de 140 g CO₂/km până în 2008/2009, dar **în absența unor măsuri suplimentare, nu se va atinge obiectivul UE de 120 g CO₂/km pentru orizontul 2012.** Deoarece acordul voluntar nu a avut succes, Comisia consideră necesară recurgerea la o abordare legislativă și subliniază că, în plus față de legislația propusă vor trebui întreprinse acțiuni urgente de către autoritățile publice, pentru urmărirea reducerii emisiilor, de asemenea și pentru 2008/2009, cum ar fi prin intermediul stimulentei fiscale și achizițiilor publice conforme cu protecția mediului.

3. CALEA VIITOARE

Având în vedere factorii numeroși care afectează emisiile provenite din transportul rutier, se impune un pachet de măsuri.

3.1 Atingerea obiectivului UE de 120 g CO₂/km

În timp ce prezenta Comunicare se concentrează asupra reducerilor de CO₂ printr-o abordare integrată (îmbunătățirea economiilor de combustibili la vehicule comerciale ușoare (autoturisme și vehicule comerciale ușoare), alte îmbunătățiri tehnologice și utilizarea biocombustibililor) ea nu prevede nicio măsură suplimentară pe care Comisia ar putea să o propună pentru a atenua impactul transporturilor rutiere asupra schimbărilor climatice. Politica UE în domeniul transporturilor, revizuită recent, include inițiative pentru a promova o comutare către modalități de transport mai durabile, unde este necesar, în special în zonele urbane, precum și stabilirea unei metodologii a UE privind impozitarea pentru infrastructură, care acoperă externalizările până în 2008, complementară pentru revizuirea recentă a directivei „Eurovigneta”²². Așa cum se prevede în Strategia tematică recentă privind mediul urban²³, Comisia va asigura consultanță în domeniul planurilor de transport durabil. În ceea ce privește impozitarea combustibilului, legislația UE stabilește deja nivelurile minime pentru accizele pentru combustibili.

Comisia a investigat o serie de măsuri îndreptate în mod specific către reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la vehicule utilitare ușoare. În urma consultării largi a persoanelor interesate și pe baza unui studiu de impact, este subliniată mai jos o strategie cuprinzătoare care se adresează atât cererii, cât și ofertei, având ca scop obținerea obiectivului Comunității de 120 g CO₂/km până în 2012.

²¹ UE-15

²² Directiva 1999/62/CE modificată de 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului, din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999).

²³ COM(2005) 446

În conformitate cu Planul de acțiune privind eficiența energiei, abordarea Comisiei va aduce în același timp beneficii pentru mediu și va crea totodată oportunități economice prin încurajarea inovației în autoturisme care protejează mediul și prin promovarea unei industrii a autoturismelor concurențiale care să furnizeze locuri de muncă stabile în cadrul Comunității. Aceasta asigură astfel condițiile pentru îmbunătățiri continue dincolo de obiectivul Comunității, pentru a satisface nevoile pe termen mai lung ale UE de a reduce mai mult cantitatea de CO₂ provenită din sectorul transporturilor.

Comisia subliniază faptul că îmbunătățirile din domeniul eficientizării combustibililor pot fi obținute în moduri diferite: dacă se urmează tendința actuală către autoturisme mai mari și mai puternice, există deja tehnologia pentru a înfrunta provocările viitoare de eficientizare a combustibililor, dar producătorii și, ulterior consumatorii, vor trebui să suporte costurile de producție suplimentare. Alternativ, se pot adopta măsuri (fiscale) concrete pentru a direcționa cererea consumatorilor către autoturisme eficiente: prin aceasta s-ar favoriza o piață mai viabilă a autoturismelor, unde producătorii ar intra în competiție pe baza performanțelor de mediu și ar reduce semnificativ costurile de conformare, fără a pune în pericol îmbunătățirile din domeniul confortului și siguranței de care se bucură consumatorii în ultima decadă. Statele membre au o responsabilitate importantă, în special în politica lor de impozitare, pentru a transforma această alternativă și cale mai viabilă în realitate, cât mai curând posibil: cu cât acțiunea este întreprinsă mai rapid, cu atât mai ușor se vor atinge obiectivele de reducere a CO₂. În plus, schemele de impozitare pot fi proiectate într-un mod neutru din punct de vedere al veniturilor, care nu ar rezulta, în ansamblu, într-o povară suplimentară pentru consumatori, ci i-ar recompensa mai degrabă pe cumpărătorii de autoturisme care au emisii scăzute și ar penaliza achiziția de vehicule mai puțin eficiente.

3.2. Măsuri orientate către cerere

Comisia va continua abordarea sa integrată în vederea atingerii **obiectivului UE de 120g CO₂/km până în 2012**. Acesta poate fi realizat printr-o acțiune combinată a UE și a statelor membre. Comisia va propune un **cadru de reglementare**, dacă va fi posibil în 2007 și cel târziu până la jumătatea anului 2008, pentru atingerea obiectivului UE de 120g CO₂/km până în 2012, concentrându-se pe reduceri obligatorii ale emisiilor de CO₂ pentru atingerea obiectivului de **130g CO₂/km pentru parcul de automobile noi mediu prin îmbunătățirea tehnologiei autoturismelor** și prin reducerea cu 10g CO₂/km sau echivalent, dacă este necesar din punct de vedere tehnic, prin alte **îmbunătățiri tehnologice și prin creșterea gradului de utilizare a biocombustibililor**, în special prin:

- a) stabilirea unor cerințe minime pentru eficiența sistemelor de aer condiționat;
- b) montarea obligatorie a unor sisteme fiabile de monitorizare a presiunii pneurilor;
- c) stabilirea unor limite maxime de rezistență la rulare a pneurilor în cadrul UE pentru pneurile autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare;
- d) utilizarea indicatoarelor de schimbare a vitezelor, având în vedere măsura în care aceste dispozitive sunt folosite de consumatori în condiții reale de conducere;
- e) progresul eficienței combustibililor vehiculelor utilitare ușoare (camionete) în obiectivul atingerii a 175g/km CO₂ până în 2012 și 160g/km până în 2015;

- f) utilizarea crescută a biocombustibililor pentru maximizarea prestațiilor privind mediul.

Cele de mai sus vor fi măsurabile, monitorizabile, calculabile și nu vor contoriza de două ori reducerile de CO₂.

Comisia convine asupra faptului conform căruia cadrul legislativ de punere în aplicare a obiectivului parcului de automobile noi mediu va fi desemnat să asigure obiectivele de reducere competitive, neutre și echitabile din punct de vedere social și fiabile, care sunt echitabile pentru diversitatea producătorilor europeni de automobile și care evită orice denaturare nejustificată a concurenței între producătorii de automobile.

Cadrul legislativ va fi compatibil cu obiectivele generale de atingere a obiectivelor UE de la Kyoto și se va baza pe o evaluare a impactului detaliată. Această evaluare a impactului se adresează beneficiilor și costurilor din diferite opțiuni comparate cu situația actuală a emisiilor de CO₂ medii, luând în considerare ultima tehnologie disponibilă în domeniul autoturismelor care protejează mediul.

3.3. Măsuri orientate către cerere/comportament

Dincolo de cadrul legislativ, strategia Comisiei de reducere a emisiilor de CO₂ trebuie să încurajeze **eforturile suplimentare** prin alte mijloace de transport rutier (vehicule utilitare grele, etc.) **ale statelor membre** (impozitarea cu privire la CO₂ și alte stimulente fiscale, utilizarea achiziției publice, managementul traficului, infrastructura, etc.) **și ale consumatorilor** (opțiuni de informare ca cumpărător, conduita la volan).

3.3.1 Impozitarea²⁴

Impozitarea autoturismelor este un instrument puternic de influențare a deciziilor de cumpărare luate de către cumpărători. Impozitele pot fi diferențiate pentru a sprijini introducerea pe piață a unor autoturisme cu combustibil eficient, care emit cantități reduse de CO₂. Aceasta ar putea facilita semnificativ eforturile depuse de producătorii de autoturisme pentru a-și atinge obligațiile, prin aducerea pe piață a unor astfel de vehicule. Comisia a înaintat o propunere Consiliului pentru o directivă privind autoturismele²⁵, care este în prezent supusă aprobării Consiliului și Parlamentului. **Comisia încurajează din nou statele membre să adopte această propunere cât mai curând posibil și să își adapteze politicile proprii de impozitare a autoturismelor, astfel încât să promoveze achiziția de autoturisme cu combustibil eficient în întreaga UE și să sprijine producătorii pentru a respecta cadrul viitor de eficiență a combustibililor**, aducându-și astfel contribuția la reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme. Impozitele diferențiate pentru o gamă largă de autoturisme de pe piață, în scopul inducerii unui transfer treptat către autoturismele cu emisii mai scăzute, ar fi un mod eficient pentru producători de a reduce costurile de conformare.

²⁴ Toate măsurile de impozitare selectivă care pot denatura concurența și care pot afecta comerțul dintre statele membre vor necesita o notificare prealabilă a Comisiei pentru aprobarea ajutorului de stat.

²⁵ COM(2005) 261

Stimulentele fiscale²⁶ ar fi și ele un mod puternic de încurajare a claselor cele mai curate vehicule ușoare de pe piață. Astfel de stimulente s-ar raporta la o definiție comună a UE aplicată în toată Comunitatea, pentru a evita fragmentarea pieței și pentru a acoperi toate emisiile relevante, având în vedere cerințele privind poluarea aerului, cât și pe cele privind emisiile de gaze cu efect de seră. Din acest motiv ar **trebui să se definească un vehicul ușor prietenos cu mediul (LEEV)** ca vehicul care respectă valorile limită pentru emisiile poluante din etapa următoare, așa cum sunt stabilite în legislația relevantă și care se situează și sub un anumit nivel de emisii de CO₂. În prezent, acest nivel ar trebui să fie obiectivul de 120 g CO₂/km. Definiția LEEV ar trebui să facă obiectul unor revizuirii regulate, pentru a rămâne concentrată pe cea mai avantajoasă limită a parcului de automobile noi.

3.3.2 Informațiile pentru consumatori

Comisia va adopta, în 2007, o propunere de modificare pentru a îmbunătăți eficacitatea directivei 1999/94/CE privind etichetarea combustibililor eficienți. Această directivă are ca scop *inter alia* să extindă obiectul schemei de etichetare a vehiculelor comerciale ușoare (N1), armonizând proiectul etichetei, și să introducă clase eficiente energetice pentru a ridica gradul de conștientizare a consumatorilor la momentul cumpărării. Se va acorda atenție definirii LEEV (a se vedea punctul 3.3.1.), precum și posibilității de indicare a costurilor de rulare anuale pe etichete, iar unde este cazul, a nivelului impozitelor în funcție de emisiile de CO₂ și de consumul de combustibil.

În plus față de informațiile pentru consumatori, ar putea fi necesară și adaptarea modului în care sunt comercializate autoturismele, astfel încât să se acorde cât mai puțină atenție performanțelor dinamice ale autoturismelor. Pentru a se asigura condiții de egalitate, este nevoie de o acțiune coordonată între industrii. Producătorii de autoturisme sunt invitați să semneze, până la mijlocul anului 2007, **un acord voluntar asupra unui cod cuprinzător de bună practică privind comercializarea și publicitatea autoturismelor**, care are ca scop promovarea unor modele viabile de consum.

3.3.3 Conducerea ecologică

O parte din statele membre promovează deja conducerea ecologică prin intermediul campaniilor de pregătire și de conștientizare. Comisia sprijină diseminarea conducerii ecologice prin diverse proiecte²⁷ și ar putea lua în considerare și includerea cerințelor privind conducerea ecologică în revizuirile ulterioare ale directivei privind permisul de conducere²⁸. Cu toate acestea, conducerea ecologică este o măsură de jos, supusă unor incertitudini înalte în ceea ce privește potențialul său real de economisire a CO₂. Statele membre sunt totuși invitate să promoveze conducerea ecologică în continuare, ca mijloc de conștientizare a impactului utilizării autoturismelor asupra schimbărilor climatice.

²⁶ Acest tip de abordare a fost foarte bine stabilit pentru a încuraja introducerea rapidă pe piață a autovehiculelor care respectă standardele viitoare privind poluarea aerului cu emisii – a se vedea, de exemplu Directiva 98/69/CE și propunerea pentru un nou standard Euro 5-COM(2005) 683.

²⁷ Vezi, de exemplu Ecodriven la http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

²⁸ Directiva 91/439/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere (JO L 237, 24.8.1991), cu modificările ulterioare

3.4. Viziunea pe termen lung

În concluzie, având în vedere analiza posibilității de **stabilire a unor obiective mai ambițioase** dincolo de obiectivul comunitar actual de 120g CO₂/kg, la o etapă ulterioară, cercetarea și dezvoltarea vor fi promovate către dezvoltarea și demonstrarea unor tehnologii avansate de reducere a CO₂. Consiliul consultativ european pentru cercetare în transportul rutier (ERTRAC) a fost înființat pentru a mobiliza toate părțile interesate, a dezvolta o viziune comună și a asigura aplicarea la timp, coordonată și eficientă a resurselor de cercetare pentru realizarea unei provocări continue a transportului rutier și competitivității europene. **Comisia va sprijini eforturile de cercetare pentru realizarea obiectivelor de cercetare ERTRAC²⁹ de „îmbunătățire a eficienței autoturismelor (care) va duce la o reducere de aproximativ 40% a emisiilor de CO₂ de la autoturisme pentru parcul de automobile noi din 2020”.** Aceasta va corespunde unei medii a parcului de automobile noi de 95g CO₂/km.

4. CONCLUZII

UE trebuie să își reducă gradul de dependență de petrolul importat, să reducă poluarea aerului și are un rol principal în lupta împotriva schimbărilor climatice. Pentru a-și respecta angajamentele asumate până în 2012 și chiar pentru a le depăși, trebuie să reducă emisiile de gaze cu efect de seră din toate sectoarele.

În condițiile creșterii continue a emisiilor, în ciuda progreselor tehnologice, sectorul transporturilor rutiere de călători merită o atenție specială: sunt necesare măsuri în ceea ce privește oferta, pentru a îmbunătăți regulat performanța sistemelor de transport și, în special, a vehiculelor, iar în ceea ce privește cererea, pentru a încuraja comutarea către vehicule cu consumuri mai mici.

Deși vor fi necesare eforturi mai mari pentru a transforma mobilitatea durabilă în realitate, strategia revizuită propusă subliniază a serie de acțiuni specifice ce formează o abordare cuprinzătoare pentru reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la vehicule utilitare ușoare. Comisia consideră că strategia trebuie să fie urmată de aplicarea sa la toate nivelurile, astfel încât să creeze și să accelereze tendința către autoturisme noi cu emisii mai mici, în medie. Nereușita unei acționări rapide va depăși rapid eforturile depuse în trecut și va pune în pericol sau va face mai scumpă atingerea de către Comunitate în viitorul apropiat, a obiectivului de 120 g CO₂/km și a progreselor de după atingerea acestui obiectiv.

De aceea, în 2007, Comisia va propune, dacă va fi posibil în 2007 și cel mai târziu până la jumătatea anului 2008, un cadru legislativ comunitar pentru reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la vehicule utilitare ușoare, în vederea atingerii obiectivului UE de 120 g CO₂/km până în 2012. Acesta va fi însoțit de un studiu de impact detaliat care va reflecta și mai mult măsura în care statele membre pot facilita respectarea țințelor obligatorii de către producătorii de autoturisme, prin adoptarea unor măsuri ce se adresează cererii, în special în domeniul impozitării.

În 2010, Comisia va revizui stadiul de punere în aplicare și potențialul de măsuri suplimentare pentru a depăși obiectivul declarat al UE.

²⁹ A se vedea Agenda de cercetare strategică ERTRAC, decembrie 2004, disponibilă la: <http://www.ertrac.org/publications.htm>