



Bruxelles, 31.1.2014  
SWD(2014) 32 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

**REZUMATUL STUDIULUI DE IMPACT**

*Document de însoțire pentru*

**Propunere de REGULAMENT AL CONSILIULUI ȘI PARLAMENTULUI EUROPEAN  
de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (EC) No 595/2009 în ceea ce  
privește reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere**

{COM(2014) 28 final}  
{SWD(2014) 33 final}

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

**REZUMATUL STUDIULUI DE IMPACT**

*Document de însoțire pentru*

**Propunere de REGULAMENT AL CONSILIULUI ȘI PARLAMENTULUI EUROPEAN  
de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (EC) No 595/2009 în ceea ce  
privește reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere**

## 1. DEFINIREA PROBLEMEI

### 1.1. Contextul politicii în domeniu

Standardele europene comune pentru emisii definite într-o serie de directive UE stabilesc limitele acceptabile pentru emisiile toxice de gaze de eșapament ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare (VUU) și ale vehiculelor grele (VG) vândute în UE. Standardele Euro sunt formulate în conformitate cu o abordare cu separarea nivelurilor, ceea ce înseamnă că aspectele esențiale sunt incluse într-un instrument principal care este stabilit prin procedura legislativă ordinară, în timp ce aspectele tehnice neesențiale sunt reglementate prin intermediul unor acte legislative delegate sau de punere în aplicare. Cele două instrumente principale corespunzătoare sunt:

- Regulamentul (CE) nr. 715/2007
- Regulamentul (CE) nr. 595/2009

### 1.2. Probleme identificate

În contextul global al poluării aerului, al încălzirii globale și al simplificării cadrului de reglementare, au fost identificate șase probleme specifice în cazul cărora deficiențele pieței și ale reglementărilor împiedică soluționarea provocărilor majore:

- (1) Potențialul de reducere a consumului de combustibil printr-un comportament de conducere eficient care nu este exploatat suficient

Potențialul de reducere a consumului de combustibil printr-un comportament de conducere eficient nu este exploatat suficient. Asistența tehnică pentru condusul ecologic se concentrează asupra contoarelor care măsoară consumul de combustibil (CCC) și a indicatorilor de schimbare a treptelor de viteză (ISV). ISV sunt deja obligatorii în cazul autoturismelor noi din categoria M1 prevăzute cu o cutie de viteze manuală. În schimb, nu există nicio prevedere legală care să prevadă echiparea cu CCC a vreunei categorii de autovehicule. Cu toate acestea, studiile<sup>1</sup> arată că potențialul condusului ecologic poate fi mai bine exploatat în cazul în care se utilizează CCC și ISV în același timp.

- (2) Domeniul de aplicare al valorilor limită pentru amoniac (NH<sub>3</sub>) riscă să ducă la ieșirea de pe piață a VG alimentate cu gaze naturale.

Valorile limită pentru amoniac au fost stabilite în legislația Euro 6 privind emisiile<sup>2</sup> pentru toate VG, indiferent de tipul motorului și au devenit obligatorii de la 31.12.2012. Această limită a fost destinată, în principiu, atenuării riscului de scurgeri de amoniac (prea mult amoniac utilizat în sistemele de control al emisiilor) în HDV cu motoare diesel. Deoarece formarea unei cantități mici de NH<sub>3</sub> este, de asemenea, normală în urma procesului de ardere din motoarele alimentate cu benzină sau gaz natural care nu necesită un sistem pe bază de amoniac, această limită pune autovehiculele aparținând acestui foarte mic segment de pe piața VG într-un serios dezavantaj. Acest lucru ar conduce probabil la creșterea considerabilă a costurilor vehiculelor, cum ar fi autobuzele de tranzit alimentate cu gaz natural comprimat (GNC), ceea ce ar încuraja înlocuirea lor cu vehicule cu motoare diesel mai poluante.

---

<sup>1</sup> TNO 2010, *Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption* (TNO 2010, Efectele unui indicator de schimbare a treptelor de viteză și ale contorului de economie de combustibil pentru consumul de combustibil).

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 595/2009

- (3) Limita superioară de masă pentru VUU din regulamentul Euro 6 necesită două omologări de tip pentru anumite platforme de vehicul

În prezent, există o limită strictă privind masa de referință care definește dacă vehiculele trebuie să fie omologate pentru emisiile în conformitate cu legislația pentru vehicule utilitare ușoare sau pentru vehicule grele, prin urmare, diferite variante ale aceluiași tip de vehicul pot fi situate de o parte și de alta a liniei de demarcație. Consecința este că același tip de vehicul va avea nevoie de o dublă certificare a emisiilor, ceea ce necesită o dublă încercare. Această situație generează costuri considerabile pentru producător, fără să aducă nici un fel de beneficii evidente pentru mediu.

- (4) Limitele Euro 6 de emisii la temperatură scăzută pentru VUU nu pot fi adaptate la progresul tehnic

Emisiile VUU moderne sunt reduse prin sisteme de posttratament a gazelor sau prin măsuri la nivelul motorului. Actualele limite Euro 5 pentru hidrocarburi (HC) și monoxid de carbon (CO) nu mai reflectă progresul tehnic înregistrat în ultimii ani. În plus, nu sunt încă definite limite de emisii ale NOx pentru Euro 6 la temperaturi scăzute.

- (5) Regulamentul Euro 6 privind emisiile VUU prevede o valoare limită pentru emisiile totale de oxizi de azot (NOx), dar nu o valoare limită separată pentru dioxidul de azot (NO<sub>2</sub>)

Oxizii de azot (NOx) emiși de autovehicule constau în oxid de azot (NO) și dioxid de azot (NO<sub>2</sub>). Emisiile directe de NO<sub>2</sub> sunt considerate ca fiind deosebit de problematice, deoarece acestea au cele mai importante efecte asupra sănătății în zonele urbane. Pentru a se asigura că utilizarea tehnologiilor moderne de control al emisiilor nu duce la o creștere a emisiilor directe de NO<sub>2</sub>, în legislația Euro 6 sunt deja prevăzute limite specifice pentru emisiile de NO<sub>2</sub>, în timp ce regulamentul actual Euro 6 privind emisiile VUU se referă doar la o valoare limită pentru emisiile totale de oxizi de azot NOx.

- (6) Limitele Euro 6 de emisii THC generează probleme pentru producătorii de vehicule GNC.

Actualele limite de emisii Euro 6 pentru VUU privind hidrocarburile totale (THC) includ emisiile de metan și hidrocarburi nemetanice (NMHC). Principalul motiv pentru includerea metanului este faptul că este un important gaz cu efect de seră. Cu toate acestea, ar fi mai oportun să se adauge metanul la emisiile echivalente de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul și să se „dereglementeze” emisiile de metan în momentul omologării de tip. Aceasta ar contribui, de asemenea, la intrarea pe piață a vehiculelor alimentate cu gaz natural (VGN). Prin urmare, includerea metanului îngreunează respectarea de către VGN a valorilor limită pentru THC, în condițiile în care aceste vehicule produc emisii globale de gaze cu efect de seră mai mici per distanță parcursă.

### **1.3. Cine este afectat, în ce mod și în ce măsură?**

O serie de grupuri diferite sunt afectate de problemele discutate mai sus:

- Populația Uniunii Europene este afectată de calitatea inferioară a aerului prin efecte acute și cronice asupra sănătății<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> WHO 2004, *Health aspects of air pollution* (OMS 2004, Aspecte de sănătate legate de poluarea aerului).

- Consumatorii de autovehicule sunt afectați de modificările prețului vehiculelor noi. Cu toate acestea, statele membre pot, de asemenea, să profite de pe urma creșterii economiei de combustibil;
- Producătorii de autovehicule sunt afectați, deoarece valorile limită mai stricte ale emisiilor necesită dezvoltarea de noi tehnologii. Cu toate acestea, producătorii ar putea beneficia de pe urma simplificării și a unei posibile revizuirii a valorilor limită pentru emisiile de NH<sub>3</sub> și THC. Impactul asupra producătorilor din țările terțe nu ar trebui să difere de impactul asupra celor de pe piața internă;
- Furnizorii de componente pot fi afectați de creșterea cererii pentru anumite componente. IMM-urile sunt aproape exclusiv situate la începutul lanțului de aprovizionare a sectorului și efectul asupra acestora ar trebui să fie minim.

## 2. ANALIZA SUBSIDIARITĂȚII

În conformitate cu alte acte legislative referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor, acțiunea în cauză se bazează pe articolul 114 din TFUE privind asigurarea funcționării pieței interne. Având în vedere faptul că inițiativa luată în considerare se referă la amendamente la legislația UE în vigoare, numai UE poate acționa în mod eficace. Acțiunea Uniunii Europene este, de asemenea, necesară din cauza necesității de a evita apariția unor obstacole în calea pieței unice, precum și datorită caracterului transnațional al poluării aerului și al schimbărilor climatice.

## 3. OBIECTIVE

Obiectivele generale de politică sunt:

- asigurarea bunei funcționări a pieței interne; precum și
- asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății în Uniunea Europeană.
- Contribuția la obiectivele ambițioase ale Uniunii Europene de reducere a gazelor cu efect de seră.

Obiectivele specifice sunt următoarele:

- existența unei legislații privind emisiile și a unor cerințe privind aprobarea de tip care reflectă progresul tehnic și soluționează disfuncționalitățile de reglementare care au fost identificate; precum și
- utilizarea potențialului de simplificare în cadrul juridic; precum și
- îmbunătățirea eficienței modurilor de conducere pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră și de poluanți în aer.

Obiectivele operaționale sunt:

- asigurarea că noile autovehicule sunt echipate cu sisteme care asistă șoferul în abordarea unui stil de conducere care să țină seama de eficiența ecologică, în cazurile în care posibilele economii de combustibil nu sunt exploatate pe deplin;
- evitarea obstrucționării pătrunderii pe piață a anumitor vehicule cu aprindere prin scânteie din cauza valorilor limită de NH<sub>3</sub> pentru toate vehiculele grele.

- soluționarea necesității unei costisitoare duble certificări de emisii și, prin urmare, eliminarea costurilor necesare de conformitate;
- să permită Comisiei să propună limite de emisii la temperatură joasă actualizate printr-un act delegat în cazul în care se consideră că acest lucru este necesar și justificat de elemente de probă;
- să permită Comisiei să propună limite de emisii de NO<sub>2</sub> separate pentru VUU printr-un act delegat, în cazul în care se consideră că acest lucru este necesar și justificat de elemente de probă;
- să permită Comisiei să propună dereglementarea emisiilor de metan printr-un act delegat în cazul în care se consideră că acest lucru este necesar și justificat de elemente de probă, dacă emisiile de metan sunt incluse ca echivalent de emisii de CO<sub>2</sub> în cadrul regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor.

#### 4. OPȚIUNI POLITICE

În conformitate cu problemele identificate descrise în secțiunea 1.2, opțiunile concrete de politică pentru abordarea primelor trei domenii problematice sunt prezentate mai jos:

- (1) *Potențialul de reducere a consumului de combustibil printr-un comportament de conducere eficient care nu este exploatat suficient*

**Opțiunea 1: nicio modificare a situației actuale**

**Opțiunea 2: Echiparea obligatorie cu contoare care măsoară consumul de carburant a tuturor VUU și extinderea instalării obligatorii a indicatorilor de schimbare a treptei de viteză de la autoturisme la toate VUU**

*Opțiunea 3: Introducerea obligatorie a CCC și a ISV pentru VUU și VG și extinderea instalării obligatorii a ISV de la autoturisme la toate VUU și VG.*

- (2) *Domeniul de aplicare al valorilor limită pentru amoniac (NH<sub>3</sub>) riscă să ducă la ieșirea de pe piață a VG alimentate cu gaze naturale.*

**Opțiunea 1: nicio modificare a situației actuale**

**Opțiunea 2: Modificarea domeniului de aplicare al valorilor limită Euro 6 pentru NH<sub>3</sub> astfel încât acestea să se aplice doar VG cu motoare cu aprindere prin compresie**

- (3) *Limita superioară de masă pentru VUU din regulamentul Euro 6 necesită două omologări de tip pentru anumite platforme de vehicul*

**Opțiunea 1: nicio modificare a situației actuale**

**Opțiunea 2: Eliminarea limitei superioare de masă pentru VUU din regulamentul Euro 6 în ceea ce privește emisiile**

Pentru problemele specifice 4-6 menționate mai sus, opțiunile sunt, fie nemodificarea situației actuale, fie introducerea de mandate pentru acte delegate pentru regulamentele relevante privind omologarea de tip. .

## 5. EVALUAREA IMPACTURILOR

### 5.1. Abordare

Opțiunile de politică sunt analizate în mod proporțional și cu accent pe efecte economice (asupra industriei și a consumatorilor) și aspecte de mediu (emisii de gaze cu efect de seră și de poluanți). Având în vedere amploarea scăzută a efectelor asupra ocupării forței de muncă, domeniul de aplicare pentru cuantificarea impactului social semnificativ este foarte limitat.

Având în vedere faptul că opțiunile de reglementare identificate în domeniile 4, 5, și 6 au ca scop acordarea unui mandat Comisiei de a modifica sau de a completa legislația privind emisiile, nu este furnizată o evaluare a impactului pentru aceste opțiuni. Prin urmare, prezentul raport se concentrează asupra furnizării unei evaluări proporționale a impacturilor opțiunilor de politică destinate să trateze domeniile 1, 2 și 3.

### 5.2. Evaluare

(1) Potențialul de reducere a consumului de combustibil printr-un comportament de conducere eficient care nu este exploatat suficient

OPȚIUNI	ECONOMICE	SOCIALE	DE MEDIU
<b>Opțiunea 1:</b>	Nu se preconizează alte impacturi economice.	Nu se preconizează vreun impact asupra ocupării forței de muncă.	Absența continuă înregistrată în părți ale parcului de vehicule a sistemelor tehnice de asistare a șoferului în adoptarea unui stil de conducere care să țină seama de eficiența ecologică ar însemna să se renunțe la o reducere a emisiilor poluante și a emisiilor de gaze cu efect de seră
<b>Opțiunea 2:</b>	Costuri suplimentare moderate pentru producători estimate la 0-10 EUR per vehicul pentru CCC și la 0-15 euro pentru ISV <sup>4</sup> .	Nu se preconizează vreun efect asupra ocupării forței de muncă.	Se preconizează reducerea emisiilor de CO <sub>2</sub> . Acestea sunt direct legate de reducerea consumului de combustibil estimat în mod conservator la 1% pentru un conducător auto mediu.
<b>Opțiunea 3:</b>	Nu există estimări de costuri precise pentru echiparea cu CCC și ISV a VG. Costurile implicate de CCC sunt, probabil, comparabile cu costurile pentru VUU. Costurile pentru ISV sunt estimate a fi considerabil mai mari.	Datorită amplitudinii relativ reduse a creșterii costurilor, nu se preconizează efecte asupra ocupării forței de muncă.	Datorită unui număr de aspecte specifice VG, impactul pozitiv suplimentar asupra mediului al opțiunii 3 în comparație cu opțiunea 2 se consideră a fi foarte limitat.

<sup>4</sup> TNO 2010, *Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption* (TNO 2010, Efectele unui indicator de schimbare a treptelor de viteză și ale contorului de economie de combustibil pentru consumul de combustibil).

Trebuie remarcat faptul că, în lumina costurilor relativ scăzute ale CCC și ISV în VUU, chiar și un potențial relativ scăzut de economisire a combustibilului va face ca investițiile să dea roade foarte rapid.

În timp ce, în principiu, pot fi preconizate efecte pozitive asupra conducerii ecologice și, prin urmare, asupra reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> în cazul instalării de CCC și ISV pe VUU și VG, avantajele suplimentare ale includerii VG ar fi marginale.

(2) *Domeniul de aplicare al valorilor limită pentru amoniac (NH<sub>3</sub>) riscă să ducă la ieșirea de pe piață a VG alimentate cu gaze naturale.*

OPȚIUNI	ECONOMICE	SOCIALE	ASUPRA MEDIULUI
<b>Opțiunea 1:</b>	Costurile efective suplimentare estimate se ridică la 48 de milioane EUR pe an, iar alte cheltuieli ale proiectului s-ar încadra în intervalul 60-80 milioane EUR pe an.	Amploarea creșterii costurilor sugerează că potențialul de piață al acestor vehicule ar fi diminuat considerabil. Acest lucru ar afecta în mod disproporționat furnizorii mici și mijlocii de componente specializate.	Reducerea emisiilor de NH <sub>3</sub> ar fi în mare parte nesemnificativă. Reducerea potențialului de piață al autobuzelor alimentate cu gaze naturale ar duce, probabil, la o creștere a emisiilor de particule, NO <sub>x</sub> și CO <sub>2</sub> .
<b>Opțiunea 2:</b>	Se preconizează un impact economic pozitiv pentru producătorii și operatorii de VG alimentate cu gaze naturale, deoarece ar putea fi evitate materiale și costuri estimate suplimentare de 108-128 de milioane EUR.	Se preconizează că efectul asupra ocupării forței de muncă va fi neutru sau ușor pozitiv. Poate exista o creștere limitată de locuri de muncă în sectorul de producție al VG alimentate cu gaze naturale. Potențialele efecte negative asupra ocupării forței de muncă în scenariul de referință ar putea fi evitate.	Emisiile suplimentare de NH <sub>3</sub> ar fi în mare parte nesemnificative. Se preconizează un efect pozitiv asupra mediului în ceea ce privește emisiile de NO <sub>x</sub> și CO <sub>2</sub> .

(3) *Limita superioară de masă pentru VUU din regulamentul Euro 6 necesită două omologări de tip pentru anumite platforme de vehicul*

OPȚIUNI	ECONOMICE	SOCIALE	DE MEDIU
<b>Opțiunea 1:</b>	Costurile de dezvoltare suplimentare sunt dificil de estimat, însă se preconizează că acestea se vor ridica la mai multe milioane de euro pe calibrare. Costurile administrative pentru două proceduri de omologare de tip sunt limitate (de ordinul a 100 000 EUR pe omologare de tip)	Nu se preconizează vreun impact asupra ocupării forței de muncă.	Nu se preconizează vreun impact asupra mediului.
<b>Opțiunea 2:</b>	Opțiunile suplimentare în momentul omologării de tip, care ar reduce povara normativă în special pentru platforme de vehicul cu anumite autovehicule peste sau sub valoarea limită de masă de referință pentru VUU-VG.	Nu se preconizează vreun impact major asupra ocupării forței de muncă. Aceasta ar trebui să ducă la reducerea costurilor, ceea ce s-ar putea traduce în prețuri scăzute pentru cumpărători.	Nu se preconizează vreun impact negativ asupra mediului.



Având în vedere natura diferită a domeniilor incluse în prezenta evaluare a impactului, nu există sinergii sau compromisuri între opțiunile evaluate în diferite domenii. Efectul lor cumulativ în cadrul opțiunilor este, prin urmare, egal cu suma părților.

## 6. COMPARAREA OPȚIUNILOR

Atunci când se compară opțiunile politicii în cele trei domenii problematice care au făcut obiectul unei evaluări detaliate a impactului, se evidențiază următoarea situație:

<b>COMPARAREA OPȚIUNILOR PENTRU PROBLEMA 1</b>			
<b>Potențialul de reducere a consumului de combustibil printr-un comportament de conducere eficient care nu este exploatat suficient</b>			
<b>OPȚIUNI</b>	<b>EFICACITATE</b>	<b>EFICIENȚĂ</b>	<b>COERENȚĂ</b>
<b>Opțiunea 1:</b> <i>nicio modificare a situației actuale</i>	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
<b>Opțiunea 2:</b> <i>Introducerea obligatorie a CCC și a ISV pentru VUU și extinderea instalării obligatorii a ISV de la autoturisme la toate VUU.</i>	<b>RIDICATĂ</b>	<b>MEDIU</b>	<b>RIDICATĂ</b>
<b>Opțiunea 3:</b> <i>Introducerea obligatorie a CCC și a ISV pentru VUU și VG și extinderea instalării obligatorii a ISV de la autoturisme la toate VUU și VG.</i>	<b>RIDICATĂ.</b>	<b>SCĂZUTĂ</b>	<b>MEDIE.</b>

Opțiunea 2 apare ca fiind opțiunea preferată din această comparație, deoarece este cea mai eficientă modalitate de a rezolva această problemă. Este puțin probabil ca impacturile pozitive ale opțiunii 3 asupra mediului să fie semnificativ mai mari decât cele ale opțiunii 2. Deși vor exista unele avantaje ecologice suplimentare limitate ale opțiunii 3 în comparație cu opțiunea 2, este puțin probabil ca acestea să fie proporționale cu costurile. Prin urmare, în stadiul actual, instalarea obligatorie a ISV sau a CCC pe VG se pare că este destul de dificil de justificat.

<b>COMPARAREA OPȚIUNILOR PENTRU PROBLEMA 2</b>			
<b>Domeniul de aplicare al valorilor limită pentru amoniac (NH3) riscă să ducă la ieșirea de pe piață a VG alimentate cu gaze naturale.</b>			
<b>OPȚIUNI</b>	<b>EFICACITATE</b>	<b>EFICIENȚĂ</b>	<b>COERENȚĂ</b>
<b>Opțiunea 1:</b> <i>nicio modificare a situației actuale</i>	0	0	0
<b>Opțiunea 2:</b> <i>Modificarea domeniului de aplicare al valorilor limită Euro 6 pentru NH3 astfel încât acestea să se aplice doar VG cu motoare cu aprindere prin compresie (diesel)</i>	<b>RIDICATĂ</b>	<b>RIDICATĂ</b>	<b>RIDICATĂ</b>

Opțiunea 2 este în mod clar preferabilă scenariului de referință, deoarece soluționează problema fără a crea costuri. Coerența cu obiectivele politicilor UE este ridicată, efectele de mediu și sociale ar trebui să fie în ansamblu pozitive

<b>COMPARAREA OPȚIUNILOR PENTRU PROBLEMA 3</b>			
<b>Limita superioară de masă pentru VUU din regulamentul Euro 6 necesită două omologări de tip pentru anumite platforme de vehicul</b>			
<b>OPȚIUNI</b>	<b>EFICACITATE</b>	<b>EFICIENȚĂ</b>	<b>COERENȚĂ</b>
<b>Opțiunea 1:</b> <i>nicio modificare a situației actuale</i>	0	0	0
<b>Opțiunea 2:</b> <i>Eliminarea limitei superioare de masă pentru VUU din regulamentul Euro 6 în ceea ce privește emisiile</i>	<b>RIDICATĂ</b>	<b>RIDICATĂ</b>	<b>RIDICATĂ</b>

Opțiunea 2 este în mod clar preferabilă scenariului de referință, deoarece soluționează problema fără a crea costuri. Nu se preconizează efecte negative asupra mediului sau a societății.

## **7. MONITORIZARE ȘI EVALUARE**

O evaluare comună a măsurilor cuprinse în prezenta evaluare a impactului și în evaluările ulterioare ale impactului, ar putea fi efectuată și utilă la cinci ani de la data intrării în vigoare. Mecanismele de raportare sunt deja în vigoare pentru a monitoriza calitatea aerului înconjurător și statele membre au aderat la obiectivele comunitare de calitate a aerului. Aceste mecanisme de raportare generează, de asemenea, date care permit monitorizarea emisiilor poluante.

Conformitatea autovehiculelor vândute pe piața europeană cu cerințele UE este verificată de autoritățile de omologare de tip pe durata procesului de omologare pentru noile tipuri de vehicule. Prin urmare, aceste mecanisme de raportare existente ar permite Comisiei să monitorizeze într-o anumită măsură efectele legislației propuse.