

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 10.11.2010  
COM(2010) 656 final

**RAPORT AL COMISIEI  
CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN**

**Raport intermediar privind punerea în aplicare a abordării integrate a Comunității  
de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele ușoare**

**RAPORT AL COMISIEI  
CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN**

**Raportul intermediar privind punerea în aplicare a abordării integrate a Comunității  
de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele ușoare**

## **1. INTRODUCERE**

La 7 februarie 2007, Comisia a adoptat Comunicarea COM(2007)19 final<sup>1</sup> care prezintă în linii generale o nouă și complexă strategie de reducere a emisiilor de dioxid de carbon provenite de la autoturismele și camionetele noi vândute în Uniunea Europeană. Ulterior, prin articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009<sup>2</sup>, Comisiei i se solicită să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului privind progresele realizate în vederea punerii în aplicare a abordării integrate a Comunității pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele ușoare.

Prezentul raport furnizează o evaluare finală a strategiei aplicate înainte de 2007 și analizează progresele făcute în privința diferitelor elemente ale strategiei din 2007.

## **2. EVALUARE FINALĂ A STRATEGIEI APLICATE ÎNAINTE DE 2007**

Înainte de 2007, strategia comunitară, prezentată de către Comisie în comunicarea sa din 1995<sup>3</sup> și sprijinită ulterior de Consiliu și de Parlamentul European<sup>4</sup>, s-a bazat pe trei piloni. Această structură a permis îmbinarea măsurilor care se adresează atât ofertei (angajamente voluntare), cât și cererii (etichetarea și impozitarea).

Strategia aplicată înainte de 2007 s-a axat pe obiective pentru 2008 și 2009, ani pentru care datele n-au devenit disponibile decât de curând. Statisticile și datele de monitorizare descrise în cele ce urmează demonstrează, după cum se prevedea la elaborarea strategiei 2007, că obiectivele strategiei aplicate înainte de 2007 au fost numai parțial îndeplinite.

### **Primul pilon: angajamentele voluntare ale industriei auto**

Angajamentele voluntare asumate de asociațiile europene (ACEA), japoneze (JAMA) și coreene (KAMA) ale constructorilor de autoturisme prevedeau pentru emisiile medii provenite de la autoturisme noi obiectivul de 140 gCO<sub>2</sub>/km până în 2008 (obiectivul ACEA) sau până în 2009 (obiectivul JAMA și KAMA). Angajamentele precizează că emisiile de CO<sub>2</sub>

---

<sup>1</sup> Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul european - Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:EN:NOT>

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, JO L 140, 5.6.2009.

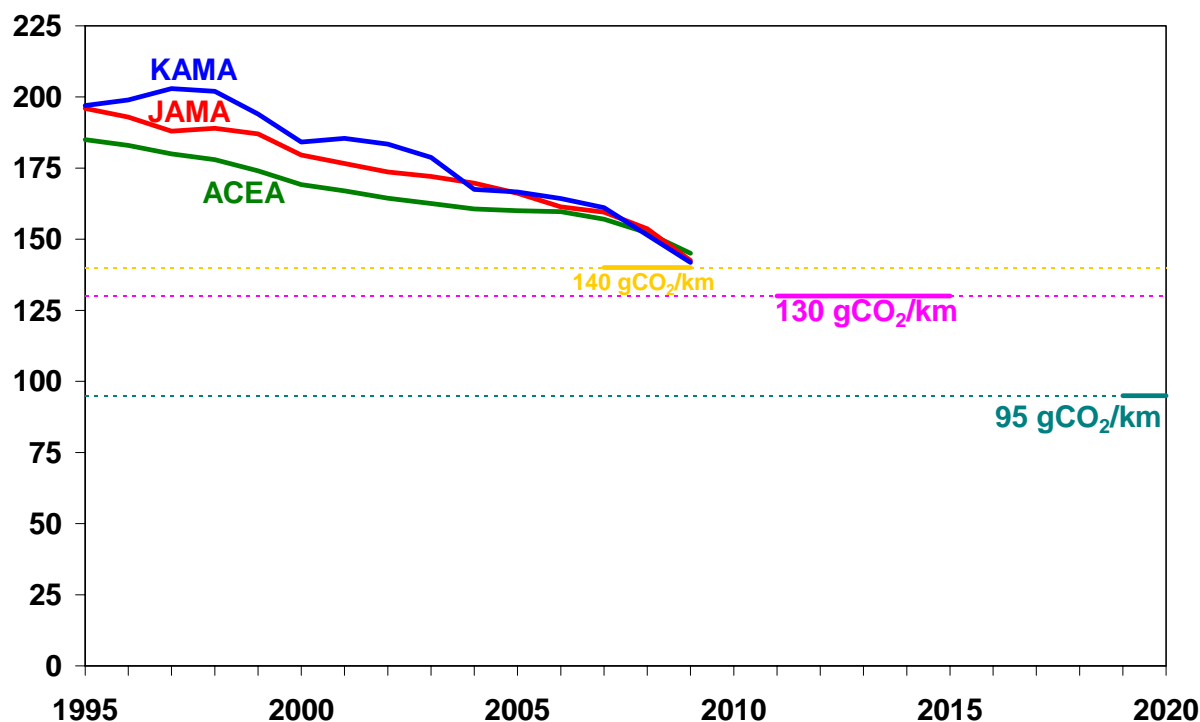
<sup>3</sup> COM(95) 689 O strategie a Comunității pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> la autoturisme și pentru îmbunătățirea economiei de carburant.

<sup>4</sup> Concluziile Consiliului din 25.6.1996, rezoluția Parlamentului European din 22.9.1997.

ale autoturismelor noi se vor măsura în conformitate cu Directiva 93/116/CE a Comisiei<sup>5</sup>, pe baza căreia s-au stabilit obiectivele. La monitorizarea angajamentelor trebuie să se țină cont de modificările aduse procedurii de încercare după intrarea în vigoare a respectivei directive, prin corectarea emisiilor de CO<sub>2</sub> măsurate. Corecția constă într-o ajustare negativă de 0,7%, acest factor de corecție fiind aplicat la evaluarea progreselor făcute de asociațiile constructorilor ACEA, JAMA și KAMA<sup>6</sup>.

Graficul 1: Evoluția emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme noi pentru asociațiile de producători

(ajustate pentru a ține cont de modificările aduse procedurii ciclului de încercare)



Tabelul 1: Emisiile medii de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme noi pentru asociațiile de producători (ajustate pentru a ține cont de modificările aduse procedurii ciclului de încercare)

gCO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

Pe baza celor mai recente date de monitorizare<sup>7</sup>, este evident acum că obiectivul ACEA pentru 2008 nu a fost îndeplinit. Pe de altă parte, JAMA și KAMA au realizat în această

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>

<sup>6</sup> Mai multe informații referitoare la factorul de corecție de 0,7% pot fi găsite în documentele COM(2002) 693 final și COM(2004) 78 final.

<sup>7</sup> Sistemul de monitorizare – raporturile anuale privind emisiile provenite de la autoturisme noi: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm)

perioadă reduceri semnificative ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și au fost foarte aproape de atingerea obiectivului lor pentru 2009. La scăderile înregistrate în 2009 a contribuit criza economică și financiară, prin intermediul unei modificări a comportamentului consumatorilor.

#### **Al doilea pilon: informarea consumatorilor**

Acest aspect este evaluat la punctul 3.9 pentru că face parte, de asemenea, din strategia 2007.

#### **Al treilea pilon: promovarea unor autoturisme eficiente din punctul de vedere al consumului de carburant, prin măsuri fiscale**

Acest aspect este evaluat la punctul 3.10 pentru că face parte, de asemenea, din strategia 2007.

### **3. PROGRESE ÎNREGISTRATE ÎN PUNEREA ÎN APLICARE A STRATEGIEI 2007**

Strategia 2007 își propunea să atingă până în 2012 obiectivul comunitar corespunzător unui echivalent de 120 gCO<sub>2</sub>/km, prin intermediul unui cadru legislativ prevăzând măsuri axate pe ofertă. Pachetul de măsuri prevedea următoarele elemente:

- atingerea obiectivului de 130 gCO<sub>2</sub>/km pentru parcul de autoturisme noi mediu prin îmbunătățirea tehnologiei autoturismelor;
- stabilirea unor cerințe minime pentru eficiența sistemelor de aer condiționat;
- montarea obligatorie a unor sisteme fiabile de monitorizare a presiunii pneurilor;
- stabilirea unor limite maxime de rezistență la rulare a pneurilor în cadrul UE pentru pneurile autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare;
- utilizarea indicatorilor de schimbare a vitezelor, având în vedere măsura în care aceste dispozitive sunt folosite de consumatori în condiții reale de conducere;
- progresul eficienței consumului de carburant în cazul vehiculelor utilitare ușoare (camionete) cu obiectivul de a atinge 175 gCO<sub>2</sub>/km până în 2012 și 160 gCO<sub>2</sub>/km până în 2015;
- utilizarea crescută a biocarburanților pentru maximizarea performanțelor de mediu.

Dincolo de cadrul legislativ, strategia Comisiei de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar fi trebuit să încurajeze eforturile suplimentare pentru alte mijloace de transport rutier (vehicule utilitare grele etc.), acțiunile statelor membre (impozitarea cu privire la CO<sub>2</sub> și alte stimulente fiscale, utilizarea achiziției publice, managementul traficului, infrastructura etc.) și ale consumatorilor (achiziționare în cunoștință de cauză, comportament responsabil la volan).

Pachetul de măsuri prevedea următoarele elemente orientate către cerere/comportament:

- impozitarea;
- informarea consumatorilor;
- conducerea ecologică.

### 3.1. Îndeplinirea obiectivului UE de 120 gCO<sub>2</sub>/km în 2012

În timp ce evaluarea progreselor înregistrate în punerea în aplicare a strategiei este prezentată în secțiunile următoare, este imposibil din punct de vedere obiectiv să se facă o evaluare precisă a îndeplinirii obiectivului acesteia pentru 2012. Calendarul și ambițiile generale ale strategiei au fost modificate în procesul punerii în aplicare a acesteia. Elementul principal al strategiei, Regulamentul (CE) nr. 443/2009<sup>8</sup>, intră pe deplin în vigoare abia în 2015. De asemenea, numeroase măsuri suplimentare de punere în aplicare au diferite date de intrare în vigoare, în general posterioare anului 2012. Mai mult, un nou element privitor la o perspectivă pe termen lung, mai precis obiectivul pentru 2020, a fost integrat în regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> produse de autoturisme și ulterior în propunerea de regulament echivalent pentru vehiculele utilitare ușoare. Această viziune pe termen mai lung ar trebui să permită compensarea întâzierii reducerilor pe termen scurt. Prin urmare, este evident că, în ciuda progreselor înregistrate în punerea în aplicare a strategiei și a unor scăderi viitoare previzibile ale emisiilor de CO<sub>2</sub>, chiar și înainte de intrarea deplină în vigoare a tuturor măsurilor, este puțin probabil ca obiectivul unui echivalent de 120 gCO<sub>2</sub>/km să fie atins în 2012.

Următoarele secțiuni ale prezentului raport se axează pe furnizarea de informații mai detaliate privind progresele înregistrate în privința fiecărui element al strategiei.

### 3.2. Atingerea obiectivului de 130 gCO<sub>2</sub>/km pentru autoturismele noi

Acest obiectiv este pus în aplicare prin Regulamentul (CE) nr. 443/2009<sup>8</sup>. Media pentru parcul de autoturisme care trebuie atinsă în perioada 2012-2015 de toate autoturismele noi (vehicule din categoria M1) înmatriculate în UE este de 130 gCO<sub>2</sub>/km. Din cauza mecanismului de introducere progresivă, obiectivul de 130 gCO<sub>2</sub>/km intră pe deplin în vigoare doar în 2015<sup>9</sup>. Curba valorilor-limită înseamnă că se permit emisii mai ridicate pentru mașinile mai grele decât pentru cele mai ușoare, păstrând în același timp media totală pentru parcul de autoturisme. Această măsură este compatibilă cu scopul strategiei prin care cadrul legislativ trebuie să asigure obiective de reducere neutre din punct de vedere concurențial și echitabile din punct de vedere social. Strategia prevedea să se ia în considerare pe viitor un al doilea obiectiv de 95 gCO<sub>2</sub>/km, acesta fiind inclus în regulamentul din 2020. Modalitățile de atingere a acestui obiectiv vor fi definite până în 2013.

Tabelul 2: Media emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme noi înmatriculate în Uniunea Europeană (neajustată pentru a ține cont de modificările aduse procedurii ciclului de încercare)<sup>10</sup>

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009

<sup>8</sup> Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:EN:NOT>

<sup>9</sup> Pentru obiectivul de 130 gCO<sub>2</sub>/km se prevede o introducere progresivă din 2012 până în 2015, în 2012 trebuie să respecte obiectivul doar 65% din parcul de autoturisme noi, procentul crescând la 75% în 2013, la 80% în 2014 și ajungând la 100% din 2015.

<sup>10</sup> Emisiile specifice pentru autoturismele noi din acest tabel nu sunt ajustate ca în tabelul 1 și în graficul 1 din cauză că Regulamentul (CE) nr. 443/2009 prevede utilizarea de cifre în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

gCO <sub>2</sub> /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Conform datelor de monitorizare ale UE, constructorii sunt pe drumul cel bun în îndeplinirea obiectivelor fixate în Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme noi înmatriculate în UE 27 în 2009 a fost de 145,7 gCO<sub>2</sub>/km. Deși este posibil ca o parte din reducerile din 2008 și din 2009 să se datoreze crizei economice și financiare, precum și aplicării în mai multe state membre a programelor de casare a autovehiculelor<sup>11</sup>, se evidențiază o tendință descendentă din 2000. Sistemul de monitorizare indică, de asemenea, preferința consumatorilor pentru autoturisme mai mici, având în vedere că puterea medie a motorului, masa vehiculelor și cilindrul motorului au scăzut ușor în 2009. Este posibil, de asemenea, ca aceasta să fie o consecință a adoptării a regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> produse de autoturisme, care încurajează constructorii să înceapă pregătirile în vederea respectării noilor standarde privind CO<sub>2</sub>.

Datele disponibile privind înmatricularea autoturismelor noi arată că media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> a 65% din autoturismele noi înmatriculate în 2009 se situa sub 130 gCO<sub>2</sub>/km, ceea ce înseamnă în medie că obiectivul din 2012 a fost deja atins în 2009. Totuși, această evaluare nu se referă decât la media europeană. Datele disponibile furnizate de sistemele de monitorizare stabilite în conformitate cu Decizia (CE) 1753/2000 nu permit o evaluare detaliată a constructorilor și a apropierei de obiectivele intermediare fixate în Regulamentul (CE) nr. 443/2009 pentru perioada 2012-2014. Pentru mai multe informații privind datele pe 2009, a se vedea raportul de monitorizare pentru 2009<sup>12</sup> care tratează mai în detaliu aceste aspecte.

### 3.3. Sistemele de aer condiționat

Directiva 2006/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind emisiile provenite de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului<sup>13</sup> își propune să reducă emisiile directe de anumite gaze fluorurate cu efect de seră provenite de la sistemele de climatizare cu care sunt echipate autoturismele (categoria M1) și vehiculele utilitare ușoare (categoria N1, clasa I).

Comisia va prezenta până în 2011 o propunere de reducere a consumului de carburant de către sistemele de aer condiționat mobile și a impactului emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de acestea. Pentru pregătirea acestei propuneri, a fost efectuată în 2008 o consultare publică ale cărei rezultate sunt disponibile pe site-ul internet al Comisiei<sup>14</sup>. În prezent, Comisia elaborează o procedură de încercare corespunzătoare pentru sistemele de aer condiționat mobile.

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report\\_scrapping\\_schemes\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf)  
Reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme realizată în timpul crizei a implicat costuri extrem de mari. Studiul „Evaluarea eficacității programelor de casare a autovehiculelor: impactul economic, de mediu și asupra siguranței” (*Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts*) efectuat de IHS Global Insight a tras concluzia că „În general, dacă unicul motiv al programelor de casare este reducerea emisiilor, suntem obligați să remarcăm (ca multe alte studii) că acestea sunt un mecanism costisitor de reducere a emisiilor – cel puțin în privința parametrilor generali în care au fost concepute programele în 2009. ... dacă se alocă în întregime costurile financiare nete ale programelor de casare numai pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, se ajunge la un cost estimativ de 1100 EUR per tonă de CO<sub>2</sub> economisită.

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm)

<sup>13</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:en:NOT>

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm)

### 3.4. Sistemele de monitorizare a presiunii pneurilor

O presiune scăzută a pneurilor poate duce la creșterea cu 4% a consumului de carburant și a emisiilor de CO<sub>2</sub>, la reducerea duratei de viață a pneurilor cu 45% și poate fi o cauză de accidente. Echiparea cu sisteme de monitorizare a presiunii pneurilor (*tyre-pressure monitoring systems*, TPMS) ar trebui să contribuie atât la o eficiență sporită a consumului de carburant, cât și la îmbunătățirea siguranței.

Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009<sup>15</sup> prevede echiparea obligatorie cu TPMS a tuturor vehiculelor de categorie M1 (autoturisme). Toate modelele noi de autoturisme trebuie să fie echipate cu TPMS până în noiembrie 2012, urmând ca toate autoturismele noi să fie echipate până în noiembrie 2014. Sistemele vor avertiza conducătorul când presiunea pneului scade cu 20% față de presiunea normală de rulare la cald.

În prezent se discută cu statele membre posibilitatea de a introduce o a doua fază de punere în aplicare a cerințelor privind TPMS, care să prevadă o avertizare mai rapidă (eventual, atunci când presiunea pneurilor scade cu 15% față de presiunea normală de rulare la cald). Dacă este aprobată, această a doua fază va intra în vigoare la aproximativ trei ani de la prima fază și va spori potențialul de reducere a CO<sub>2</sub>.

### 3.5. Limitele de rezistență la rulare a pneurilor autoturismelor noi

Regulamentul (CE) nr. 661/2009<sup>15</sup> prevede că toate modelele noi de autoturisme trebuie să fie echipate cu pneuri cu rezistență scăzută la rulare (*low rolling resistance tyres*, LRRT) până în noiembrie 2013. Această cerință va trebui să se aplice tuturor autoturismelor noi până în noiembrie 2014. A doua fază, care prevede limite de rezistență la rulare mai stricte, se va aplica tuturor modelelor noi de autoturisme din noiembrie 2017 și tuturor autoturismelor noi din noiembrie 2018.

Se estimează că economiile de carburant preconizate a proveni din utilizarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de carburant, prin îmbinarea limitelor de rezistență la rulare a pneurilor [Regulamentul (CE) nr. 661/2009] și a sistemului de etichetare [Regulamentul (CE) nr. 1222/2009, a se vedea secțiunea 3.9] vor fi de 2,4-6,6 Mtep (milioane tone echivalent petrol) în 2020, în funcție de viteza cu care evoluează piața. Se estimează că economiile de CO<sub>2</sub> de la toate tipurile de vehicule se vor cifra la 1,5-4 milioane de tone pe an.

### 3.6. Indicatorii de schimbare a vitezei

Articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 prevede ca toate vehiculele din categoria M1 cu o masă de referință care nu depășește 2 610 kg și vehiculele pentru care se extinde omologarea de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 să fie echipate cu indicatori de schimbare a vitezei. Toate modelele noi de autoturisme trebuie să fie echipate cu indicatori de schimbare a vitezei până în 2012, urmând ca toate autoturismele noi să fie echipate până în 2014.

---

<sup>15</sup> Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>



Potențialul tehnic de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> datorită indicatorilor de schimbare a vitezei este estimat la 6% în cazul unei rate de utilizare de 100%<sup>16</sup>. Cu toate acestea, trebuie să se admită că reducerile reale vor fi inferioare, acestea depinzând de măsura în care conducătorii reacționează la semnalele indicatorului.

### 3.7. Atingerea a 175 (160) gCO<sub>2</sub>/km pentru vehiculele utilitare ușoare noi

La 28 octombrie 2009, Comisia a adoptat o nouă propunere legislativă (COM/2009/0593 final)<sup>17</sup> privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele utilitare ușoare (camionete). Propunerea are drept model, în mare parte, legislația privind emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și include două etape de reducere a emisiilor.

În cazul în care este adoptat, efectul regulamentului va fi vizibil numai în anii de după 2012, adică după data-limită a strategiei 2007.

### 3.8. Utilizarea crescută a biocarburanților

Directiva 2009/28/CE<sup>18</sup> stabilește pentru statele membre obiectivele obligatorii de atingere în sectorul transporturilor a unei ponderi de 10% pentru energia din surse regenerabile până în 2020. Directiva prevede ca planurile naționale de acțiune să includă traiectorii estimate pentru dezvoltarea surselor regenerabile de energie inclusiv în sectorul transporturilor și, împreună cu Directiva 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei<sup>19</sup>, stabilește criteriile de durabilitate pentru biocarburanți, care includ reduceri minime ale gazelor cu efect de seră pe baza ciclului de viață în comparație cu benzina și cu motorina.

Directiva 98/70/CE a fost revizuită în 2009<sup>20</sup>, când s-a introdus obligația pentru furnizorii de carburanți de a reduce până în 2020 cu 6% intensitatea gazelor cu efect de seră a energiei furnizate pentru transporturile rutiere (standardul privind carburantul cu emisii de carbon reduse), astfel optimizându-se contribuția biocarburanților la strategia 2007. Posibilitatea ca vehiculele care funcționează cu biocarburanți să contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> este recunoscută și de Regulamentul (CE) nr. 443/2009, care permite o reducere temporară de 5% a emisiilor raportate pentru vehiculele concepute să funcționeze cu un amestec de benzină și etanol în proporție de 85 % (E85), dacă sunt întrunite anumite condiții, inclusiv respectarea criteriile de durabilitate pentru biocarburanți.

Pe baza datelor furnizate de Eurostat, în UE27 proporția de biocarburanți din consumul final total de benzină și de motorină în transporturi a fost în creștere de la 2,6% în 2007 la 3,5% (10,1 Mtep) în 2008. Biomotorina a reprezentat 81% din totalul de biocarburanți utilizați, față de 18% pentru ETBE și etanol. Reducerile efective ale gazelor cu efect de seră obținute datorită biocarburanților care presupun utilizarea terenurilor continuă să prezinte unele incertitudini din cauza emisiilor de gaze cu efect de seră care pot rezulta în urma schimbării

---

<sup>16</sup> Estimare făcută de TNO, citată în poziția ACEA din cadrul consultării publice privind indicatorii de schimbare a vitezei.

<sup>17</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:EN:NOT>

<sup>18</sup> Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:EN:NOT>

<sup>19</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT>

<sup>20</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:EN:NOT>

indirecte a utilizării terenurilor. Fără a ține cont de aceste emisii, s-a calculat că reducerile nete ale gazelor cu efect de seră realizate în UE ca urmare a comercializării și consumului de biocarbanți în 2007 reprezintă 14,0 Mt echivalent CO<sub>2</sub><sup>21</sup>. În prezent, Comisia revizuieste impactul schimbării indirecte a utilizării terenurilor asupra emisiilor de gaze cu efect de seră<sup>22</sup>, acest aspect urmând să fie abordat într-un raport și transpus într-o eventuală propunere legislativă.

### 3.9. Informarea consumatorilor

Directiva 1999/94/CE își propune să garanteze că se pun la dispoziția consumatorilor informații privind consumul de carburanți al autoturismelor noi oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing în cadrul Comunității pentru a le permite acestora să facă o alegere în cunoștință de cauză.

Etichetele care indică consumul de carburant trebuie să fie afișate la punctul de vânzare. Punctul de vânzare trebuie să afișeze datele referitoare la consumul oficial de carburant și la emisiile oficiale de CO<sub>2</sub> pentru toate modelele noi de autoturisme expuse sau oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing. Ghidul privind consumul de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> este actualizat în fiecare an. Toate materialele promoționale trebuie să conțină informații privind consumul oficial de carburant și emisiile specifice oficiale de CO<sub>2</sub> ale modelelor de autoturisme la care se referă. Mai mult, autoritățile sau alte organizații din anumite state membre mențin site-uri web care afișează consumul oficial de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> ale modelelor noi de autoturisme oferite spre vânzare pe piețele naționale, adesea cu posibilitatea de a compara diferitele modele sau de a găsi vehiculele cele mai performante dintr-o anumită clasă.

În unele state membre, etichetele se referă la impozitarea vehiculului pe baza CO<sub>2</sub> și includ costul carburantului. Din ce în ce mai multe state membre schimbă etichetarea pentru a include un sistem de coduri de culori care contribuie la înțelegerea performanței autoturismelor. Mai mult, unele țări furnizează informații suplimentare referitoare la costul de utilizare al unui autoturism și la impozitarea vehiculelor<sup>23</sup>.

Se consideră că directiva este un instrument util de sensibilizare și ar putea eventual să-i ajute pe constructori să vândă autoturisme mai eficiente din punctul de vedere al consumului de carburant, dar impactul direct al acesteia este dificil de evaluat în mod obiectiv. Directiva este programată spre revizuire pentru a crește eficacitatea sistemului, mai ales pentru a îmbunătăți lizibilitatea și claritatea instrumentelor sale și pentru a se asigura un acces mai rapid și mai larg la informațiile obligatorii.

Pentru a îmbunătăți sensibilizarea consumatorilor, anumite state membre au elaborat coduri voluntare de conduită sau orientări privind utilizarea declarațiilor de mediu în publicitatea făcută autoturismelor. Aceste inițiative sunt coordonate de obicei de grupuri de consumatori sau de asociații de advertising și își propun să se asigure că materialele promoționale respectă legislația UE și pe cea națională.

---

<sup>21</sup> COM(2009) 192 final

<sup>22</sup> Consultarea publică este disponibilă la adresa:  
[http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010\\_10\\_31\\_iluc\\_and\\_biofuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm)

<sup>23</sup> <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

Sistemul de etichetare a pneurilor, care va intra în vigoare în 2012 după cum prevede Regulamentul (CE) nr. 1222/2009<sup>24</sup>, va furniza consumatorilor informații suplimentare. Vor fi afișate, prin intermediul unei clasificări (pe o scară de la A la G), eficiența consumului de carburant (rezistența la rulare), aderența pe teren umed și performanțele privind zgomotul exterior de rulare. Scopul acestuia este să încurajeze consumatorii să cumpere pneuri care respectă limite chiar mai mici decât cele stabilite în conformitate cu cerințele obligatorii.

Se estimează că economiile de carburant preconizate a proveni din utilizarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de carburant, prin îmbinarea limitelor de rezistență la rulare a pneurilor [Regulamentul (CE) nr. 661/2009, a se vedea secțiunea 3.5] și a sistemului de etichetare [Regulamentul (CE) nr. 1222/2009] vor fi de 2,4-6,6 Mtep (milioane tone echivalent petrol) în 2020, în funcție de viteza cu care evoluează piața. Se estimează că economiile de CO<sub>2</sub> de la toate tipurile de vehicule se vor cifra la 1,5-4 milioane de tone pe an.

### 3.10. Impozitare

În 2005, Comisia a prezentat o propunere de directivă<sup>25</sup> prin care ar fi urmat să se solicite statelor membre să își restructureze sistemele de impozitare a autoturismelor. Printre altele, propunerea dorește să promoveze durabilitatea prin restructurarea bazei de impozitare atât pentru taxele de înmatriculare cât și pentru taxele anuale de circulație, în statele membre care aplică acest tip de taxe, în scopul includerii unor elemente direct legate de emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor. Scopul propunerii este de a stabili o structură la nivelul UE privind taxele aplicabile autoturismelor. Propunerea nu vizează să armonizeze nivelurile de impozitare și nici să oblige statele membre să introducă noi taxe. Deși propunerea nu a fost încă adoptată, mai mult de jumătate din statele membre și-au modificat sistemele de impozitare a autoturismelor, introducând elemente direct legate de emisiile de CO<sub>2</sub><sup>26</sup>.

În 2007, Comisia a prezentat o propunere de modificare a directivei privind impozitarea energiei<sup>27</sup> care își propune să reducă denaturările legate de impozitarea carburantului în UE și să îmbunătățească aproximarea impozitării benzinei și a motorinei (așa numita „propunere privind motorina comercială”). Propunerea se referă la impozitarea carburantului utilizat atât pentru transportul privat, cât și pentru transportul comercial. Propunerea viza să reducă denaturările de pe piața internă a transporturilor: transportatorii angajați în activități internaționale sau cei situați în apropierea graniței cu o țară în care impozitarea este redusă profită de diferența semnificativă dintre accizele aplicate pe plan național la motorină, umplându-și rezervoarele de carburant în acele state membre în care impozitele sunt cele mai reduse, uneori efectuând ocoluri care afectează negativ mediul (turism pentru carburant). În consecință, propunerea Comisiei dorea să micșoreze aceste diferențe și, prin urmare, să reducă daunele aduse mediului. În ceea ce privește utilizarea privată, propunerea a introdus principiul potrivit căruia motorina necomercială și benzina fără plumb trebuie, în principiu, să fie impozitate la același nivel, care să fie cel puțin la fel de ridicat ca pentru motorina comercială.

Pe baza evaluării impactului și a studiilor de sprijin se poate afirma că ambele propuneri ar

<sup>24</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:EN:NOT>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>

<sup>26</sup> A se vedea Tendințele impozitării în Uniunea Europeană la adresa [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_structures/2010/2010\\_full\\_text\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf) și Ghidul ACEA privind taxele

<sup>27</sup> [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/acea\\_tax\\_guide\\_2010/](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/)

<sup>27</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:EN:NOT>

contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de autoturisme, influențând alegerile și comportamentul consumatorilor prin intermediul costurilor de folosire a vehiculelor. Cu toate acestea, respectivele propuneri nu au fost încă adoptate.

Comisia examinează în prezent, în contextul strategiei Europa 2020, o revizuire generală a directivei privind impozitarea energiei<sup>28</sup> pentru a sprijini obiectivele UE de luptă împotriva schimbărilor climatice și de garantare a unei economii mai durabile și care să utilizeze resursele în mod mai eficient.

În 2009, Comisia a finanțat un studiu extern privind impozitarea mașinilor de serviciu<sup>29</sup>. Mașinile de serviciu (vehicule ușoare) reprezintă în UE aproximativ 50% din vânzările de autoturisme noi. Concluzia studiului a fost că stimulentele în direcția cumpărării de carburant și de autoturisme mai mari contribuie la creșterea emisiilor de CO<sub>2</sub>. Estimările raportului prevăd că consumul de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> provenite din transportul auto vor crește cu 4-8%. Concluzia studiului a fost că sistemele de impozitare a mașinilor de serviciu puse în aplicare de statele membre par a contraveni țelului de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și de la transportul rutier.

### 3.11. Conducerea ecologică

În 2009, Comisia a finanțat un studiu extern privind *Impactul tehnologiilor informației și comunicațiilor asupra eficienței energetice a transporturilor rutiere*<sup>30</sup>, care a estimat reducerile potențiale ale consumului de carburant prin utilizarea sistemelor bazate pe TIC. Studiul a examinat trei tipuri diferite de sisteme (soluții ecologice, sisteme avansate de asistență la volan și soluții de gestionare a traficului) din punctul de vedere al impactului acestora asupra reducerii CO<sub>2</sub>. Conducerea ecologică asistată de TIC a prezentat un potențial de reducere a consumului de energie de până la 15 %. Acest rezultat poate fi atins prin primirea de către conducător în timp real a informațiilor referitoare la consumul de carburant, la eficiența energetică și la adecvarea schimbării vitezei, precum și prin prezentarea de informații suplimentare anticipate provenite din hărți rutiere ameliorate care includ panta, curbele și alte caracteristici rutiere de tipul limitărilor de viteză și al stopurilor. Principalul inconvenient este aspectul respectării de către conducător a indicațiilor furnizate, din care rezultă incertitudini serioase privind reducerile efective de CO<sub>2</sub>, acest lucru putând fi depășit prin folosirea unor sisteme care aplică automat conducerea eficientă din punctul de vedere al consumului de carburant. Alte sisteme promițătoare sunt „plătești pe măsură ce conduci” (*pay as you drive*), circulația în pluton (*platooning*) și controlul de croazieră avansat.

Respectarea de către conducător a recomandărilor rămâne un inconvenient major și în cazul condusului economic învățat de conducători în cadrul cursurilor de conducere ecologică, care par să aibă un impact pozitiv asupra reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor existente. Se prevede ca stilurile și metodele de conducere care determină un consum mic de carburant să aibă un impact limitat asupra reducerii emisiilor pe termen mai lung, ca urmare a implementării de tehnologii auto avansate. Se așteaptă ca aceste noi tehnologii să automatizeze din ce în ce mai mult tehnicile de conducere ecologică, reducând efectele

---

<sup>28</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:EN:NOT>

<sup>29</sup> IMPOZITAREA MAȘINILOR DE SERVICIU: Beneficii, bunăstare și mediu  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy\\_eff\\_study\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf)

potențiale ale măsurilor operaționale. De exemplu, generația actuală de vehicule hibrid a automatizat deja schimbarea vitezelor, recuperează energia de frânare și previne perioadele inutile de mers la ralanti, iar sistemele de monitorizare a presiunii pneurilor care avertizează automat conducătorii atunci când pneurile trebuie să fie umflate vor deveni obligatorii pe viitor.

#### 4. SINTEZA CONCLUZIILOR

Strategia prezentată în documentul COM(2007)19 final își propunea atingerea obiectivului comunitar de 120 gCO<sub>2</sub>/km până în 2012 prin intermediul măsurilor legislative. Cu toate că s-au observat reduceri semnificative ale emisiilor medii de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturismele noi, în special în 2008 și 2009, este puțin probabil să fie atins obiectivul strategiei pentru 2012. Este evident că o parte din reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> din 2009 se datorează atât crizei economice, cât și implementării de noi tehnologii de către constructorii de automobile, și nu există nicio garanție că scăderile semnificative din anul respectiv se vor prelunge și după ce economia se va revigora.

Mai mult, după cum s-a precizat la punctul 3.1, calendarul strategiei a fost modificat de către Parlamentul European și Consiliu pe parcursul procedurii de codecizie privind adoptarea Regulamentului (CE) nr. 443/2009, prin deplasarea în 2015 a datei de intrare deplină în vigoare a regulamentului și prin includerea unui obiectiv pentru 2020. Totodată, și alte măsuri de punere în aplicare a strategiei au fixate termene de după 2012.

Comisia se așteaptă ca obiectivele pentru 2012-2015 prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 443/2009 să fie atinse și ca media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> provenite de la parcul de vehicule ușoare să se reducă substanțial până în 2015 ca urmare a măsurilor de reglementare anunțate în cadrul strategiei.

Pe scurt, în ciuda unei probabilități scăzute de a atinge obiectivul pentru 2012, strategia și măsurile sale de punere în aplicare au jucat un rol important în reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele ușoare.

Tabelul 3: Progrese înregistrate în punerea în aplicare a strategiei de reducere a CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele ușoare

Atingerea obiectivului de 130 gCO <sub>2</sub> /km pentru autoturismele noi	✓
Exigențe privind randamentul energetic pentru sistemele de aer condiționat	În curs
Echiparea cu sisteme precise de monitorizare a presiunii pneurilor	✓
Limitele de rezistență la rulare a pneurilor	✓
Indicatorii de schimbare a vitezei	✓
Atingerea a 175 (160) gCO <sub>2</sub> /km pentru vehiculele utilitare ușoare noi	În curs
Utilizarea crescută a biocarburanților	✓

Impozitare	Progrese limitate
Informarea consumatorilor	Progrese limitate
Conducerea ecologică	Progrese limitate

## 5. URMĂTOARELE ETAPE

### 5.1. ACȚIUNI PE TERMEN MEDIU

Strategia Vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic<sup>31</sup> stabilește o strategie de încurajare a dezvoltării și utilizării vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic („vehicule ecologice”). Toate viitoarele propuneri legislative care își vor propune reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturismele noi și de la vehiculele utilitare ușoare ar trebui să se bazeze pe principiul că toate reducerile trebuie să poată fi măsurate, monitorizate și cuantificate.

Printre acțiunile specifice referitoare la sfera de aplicare a strategiei care sunt prevăzute de Comisie în intervalul 2010-2020 se numără revizuirea modalităților de a atinge în 2020 obiectivul de 95 gCO<sub>2</sub>/km stabilit în legislația privind autoturismele și, eventual, modalitățile de atingere a obiectivului pe termen lung prevăzut în propunerea de regulament privind CO<sub>2</sub> provenit de la vehiculele utilitare ușoare. Mai mult, Comisia dorește să propună un nou ciclu de încercare care să reflecte cu mai multă fidelitate atât condițiile reale de conducere, cât și emisiile specifice de CO<sub>2</sub> și consumul de carburant aferente.

De asemenea, Comisia intenționează să examineze posibilitatea de a măsura și certifica emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele utilitare grele. Dacă se stabilesc și aprobă metodele necesare, Comisia va lua în considerare punerea în aplicare a standardelor de eficiență energetică pentru vehiculele utilitare grele.

Mai mult, Comisia va dezvolta pe mai departe analiza ciclului de viață al energiei utilizate de vehicule și va lua în considerare integrarea abordării „de la sondă la roată” (*well to wheel*) în cadrul obiectivelor pe termen lung privind vehiculele.

### 5.2. PERSPECTIVA PE TERMEN LUNG

Activitatea preliminară a Comisiei privind problemele decarbonizării pe termen mai lung indică necesitatea ca economia UE să reducă până în 2050, pentru a respecta obiectivul privind cele 2°C, nivelul emisiilor casnice de CO<sub>2</sub> cu aproximativ 70%<sup>32</sup> față de nivelurile din 1990. Sectorul transporturilor va trebui să contribuie în mod semnificativ la efortul de reducere, ținând cont de faptul că, dimpotrivă, emisiile de gaze cu efect de seră provenite de la transportul rutier au crescut cu 26% față de 1990.

UE trebuie să atingă o eficiență sporită a resurselor și să își îmbunătățească securitatea energetică, să reducă poluarea aerului și să-și mențină rolul principal în lupta împotriva

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm)  
<sup>32</sup> COM(2010)265final <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

schimbărilor climatice. Sectorul transportului rutier, în care emisiile cumulate de CO<sub>2</sub> cresc în mod constant în ciuda progreselor tehnologice, necesită o atenție specială. Sunt necesare eforturi mai susținute pentru ca mobilitatea durabilă să devină o realitate. Strategia examinată în prezentul raport se axează în principal pe vehiculele introduse pe piață, dar modul în care sunt utilizate ulterior acestea reprezintă, de asemenea, un aspect important.

Măsurile legislative de punere în aplicare a strategiei au extins calendarul acesteia prin includerea unui obiectiv pe termen lung pentru 2020. Această viziune pe termen lung este necesară având în vedere amploarea necesară a reducerii emisiilor și termenele de planificare necesare industriei. În acest mod, industria se poate pregăti în vederea etapelor următoare de reducere a CO<sub>2</sub>, motiv pentru care s-a inclus un obiectiv similar în propunerea Comisiei de regulament privind stabilirea standardelor de emisie a CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare.

Pentru ca sectorul autovehiculelor să dispună de mai multe certitudini privind planificarea, asigurându-se în același timp continuarea procesului de reducere a CO<sub>2</sub> provenit de la vehiculele ușoare, Comisia intenționează, pe baza unei evaluări aprofundate a impactului, să propună, de asemenea, un obiectiv pentru emisiile produse de autoturisme care să fie atins până în 2025. Printre opțiunile avute în vedere, Comisia va evalua fezabilitatea obiectivului sugerat de Parlamentul European de a atinge 70 gCO<sub>2</sub>/km până în 2025 după cum se indică în Rezoluția sa din 24 octombrie 2007 privind strategia Comunității de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare(P6-TA(2007)0469)<sup>33</sup>. De asemenea, se vor examina și alte măsuri de reducere pentru vehiculele utilitare ușoare. La stabilirea obiectivelor pe termen lung de după 2020 va trebui să se țină cont de posibila pătrundere pe piață a energiilor alternative, în special electricitatea.

---

<sup>33</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0469>