



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

Strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ generate de către vehiculele grele

{SWD(2014) 159 final}

{SWD(2014) 160 final}

1. INTRODUCERE

Foaia de parcurs a Comisiei pentru trecerea la o economie competitivă cu emisii scăzute de carbon până în 2050¹ și Cartea albă privind transporturile² indică faptul că sectorul transporturilor ar trebui să își reducă emisiile de CO₂ cu aproximativ 60% față de nivelul din 1990, până în 2050. Până în 2030, pentru a sprijini obiectivele-cadru ale politicilor în materie de schimbări climatice³ recent propuse, obiectivul pentru sectorul transporturilor va fi reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu aproximativ 20 % sub nivelul din 2008 al acestora. Emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au crescut cu 29 % în perioada 1990-2007, însă au scăzut de atunci, ca urmare a prețurilor ridicate ale petrolului, a eficienței sporite a autoturismelor și a creșterii mai lente a mobilității (cu 6 % între 2007 și 2011)⁴.

Se estimează că aproximativ un sfert⁵ din emisiile de CO₂ generate de transportul rutier sunt produse de vehiculele grele. Având în vedere creșterea volumelor de mărfuri transportate în UE, aceste emisii au crescut până la începutul crizei economice. Având în vedere dimensiunea lor în valoare lor absolută și tendința și ponderea lor relativă, emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele trebuie să fie limitate pentru a se îndeplini obiectivele Cărții albe privind transporturile.

Emisiile de CO₂ ale autoturismelor și camionetelor sunt măsurate și monitorizate în temeiul legislației existente privind omologarea de tip. Cu toate acestea, emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele nu sunt măsurate prin metode standardizate în UE. Aceasta reduce transparența pe piața UE. Spre deosebire de UE, Japonia, SUA și Canada au adoptat deja legislație, iar China are în vedere acțiuni privind modul de măsurare și limitare a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele. Acest lucru poate afecta competitivitatea relativă a producției de vehicule grele în aceste diverse regiuni, precum și activitățile comerciale care depind de transportul cu vehicule grele. Având în vedere aceste aspecte, este important, pentru competitivitatea UE, să se ia măsuri la nivelul UE în ceea ce privește consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele.

Ținând seama de aceste considerații, în iunie 2007, Consiliul a invitat Comisia „să elaboreze și să pună în aplicare instrumente de politică și măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la vehiculele grele”.⁶ Comisia, în comunicarea sa din aprilie 2010 intitulată „O strategie europeană privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic”⁷, a anunțat că va propune o strategie care să vizeze consumul de combustibil și emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele.

1 COM/2011/0112 final

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

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Sursa: Agenția Europeană de Mediu

5 Estimate la 26,6 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE în raportul „Lot 1” al AEA-Ricardo - Reducerea și testarea

emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la vehiculele grele, februarie 2011, p. 170. Disponibil la:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st11/st11483.en07.pdf>

7 COM(2010)186 final, p 6,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:RO:PDF>

Obiectivul strategiei este de a limita emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele într-un mod eficace din punctul de vedere al costurilor și proporțional pentru părțile interesate și pentru societate. Acesta ar trebui să ofere părților interesate un cadru de politică clar și coerent și să indice posibilele evoluții în ceea ce privește reglementarea, facilitând astfel luarea de decizii și planificarea investițiilor.

2. NECESITATEA UNOR ACȚIUNI PENTRU A LIMITA CONSUMUL DE COMBUSTIBIL ȘI EMISIILE DE CO₂ ALE VEHICULELOR GRELE

2.1. Tendințele privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele sunt nesustenabile

De la mijlocul anilor 1990 și până la începutul crizei economice, transportul de mărfuri cu vehicule grele a crescut în mod constant ca urmare a creșterii PIB-ului, în timp ce transportul de călători cu vehicule grele s-a menținut în mare parte la un nivel constant. Alături de un consum stabil de combustibil de către vehicule, aceste tendințe au condus la creșterea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele. Se estimează că între 1990 și 2010 emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele au crescut cu aproximativ 36 % în pofida crizei economice din 2008-2009 care a întrerupt creșterea economică constantă înregistrată anterior⁸.

Se estimează că, în total, activitatea de transport va crește în următorii 40 ani, dar reducerea consumului de combustibil va atenua oarecum acest efect asupra emisiilor de CO₂. În contextul actualelor tendințe și politici, se preconizează că emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele vor rămâne stabile și, prin urmare, ar putea fi cu aproximativ 35 % mai mari decât nivelul lor din 1990, atât în 2030, cât și în 2050. Acest lucru nu poate fi considerat compatibil cu politicile UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și cu obiectivele Cărții albe privind transporturile care prevăd reducerea emisiilor generate de transporturi în UE cu 60 % până în 2050, față de nivelurile din 1990.

2.2. Tehnologia poate reduce consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele

Economiile semnificative privind consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele sunt posibile prin îmbunătățiri tehnice ale motorului (inclusiv recuperarea căldurii), transmisiei, aerodinamicii, rezistenței pneurilor și componentelor auxiliare, precum și prin reducerea tonajului. Activități analitice recente⁹ demonstrează că se pot obține reduceri ale costurilor pentru aproximativ 35 % din emisiile de CO₂ ale noilor vehicule grele prin utilizarea tehnologiilor de ultimă oră pentru vehicule. Reducerea consumului de combustibil eficientizează aceste costuri atât din perspectiva transportatorilor, cât și din cea a societății.

În plus, eficiența poate fi sporită și mai mult printr-o mai bună gestionare a parcului auto, o mai bună pregătire a conducătorilor auto, o mai bună întreținere a vehiculelor și prin îmbunătățirea capacității de gestionare în beneficiul sistemelor de transport inteligente (STI).

2.3. O lipsă a informațiilor și bariere pe piață care trebuie soluționate

În pofida importanței economice a consumului de combustibil, emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele nu sunt nici măsurate și nici raportate¹⁰. Lipsa de informații care rezultă de

8 Sursa: Baza de date Odyssee-Mure, disponibilă la adresa: <http://www.odyssee-mure.eu/>

9 Studiu elaborat de CE Delft, „Curbele costurilor marginale ale reducerii pentru vehiculele grele”, 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

10 Nu există legislație UE care să reglementeze emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele în afară de

aici reduce transparența pieței, împiedicând intrarea pe piață a unor vehicule grele eficiente energetic și cu emisii mai scăzute de CO₂. Soluționarea problemei lipsei de informații reprezintă un pas necesar pentru limitarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele.

Un studiu recent¹¹ sugerează o serie de explicații posibile pentru lipsa adoptării de către noile vehicule grele a unor tehnologii de economisire a combustibilului eficiente din punctul de vedere al costurilor. Aceste bariere de pe piață au diferite forme:

- în pofida faptului că eficiența în ceea ce privește consumul de combustibil este criteriul principal pentru societățile de transport atunci când achiziționează un vehicul nou, neadoptarea tehnologiilor de economisire a combustibilului este legată de procesul de achiziționare în care puține companii de transport dispun de date pentru a evalua tehnologiile sau pentru a compara vehiculele;
- atunci când oferă tehnologii opționale de economisire a combustibilului, producătorii nu le oferă ca standard pentru vehiculele de bază;
- operatorii vehiculelor grele par să nu aprecieze vehiculele de peste trei ani, ceea ce este cu mult sub media estimată de viață, de unsprezece ani, pentru vehiculele grele;
- lipsa accesului la finanțare;
- motivațiile divergente, de exemplu, în cazul în care cumpărătorul vehiculului, de exemplu o societate de leasing, nu beneficiază de economiile de combustibil pe care le realizează transportatorul.

Deși cunosc principalele tehnologii de economisire a combustibilului care îmbunătățesc performanța vehiculelor grele, transportatorii nu pot compara performanțele diverselor noi vehicule din cauza lipsei de cunoștințe și, prin urmare, nu sunt în măsură să ceară instalarea unor tehnologii eficiente din punctul de vedere al costurilor pe vehiculele noi.

2.4. Alte țări au întreprins deja acțiuni

În contrast cu lipsa de legislație în UE, alte țări au întreprins acțiuni. Japonia a introdus legislație privind consumul de combustibil de către vehiculele grele în 2007. SUA a reglementat emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele în 2011, fiind urmată, în 2012, de către Canada. Legislațiile SUA și ale Canadei vizează emisiile de CO₂ ale motorului și ale cabinei de pe șasiu, prin valori ale performanței și declarații ale producătorului simplificate. SUA pregătește în prezent mai multe acte legislative ambițioase axate pe măsurarea emisiilor generate de întregul vehicul.

2.5. Acțiunile ar aduce beneficii economiei UE

Producătorii europeni au o poziție de lider pe piața mondială a vehiculelor grele, reprezentând peste 40 % din producția totală la nivel mondial¹². Deși balanța comercială a UE în ceea ce privește vehiculele grele este pozitivă, cu un excedent semnificativ, acest lucru nu reflectă pe deplin poziția puternică ocupată de industria UE, întrucât cea mai mare parte a vehiculelor

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI) care intră în vigoare în 2014 și în temeiul căruia se vor măsura în viitor emisiile de CO₂ generate de motoare.

11 Studiu elaborat de CE Delft; Barierele de pe piață în calea unei eficiențe sporite în sectorul transportului de marfă rutier european, 2012;
<http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

12 Sursă: Raportul AEA-Ricardo disponibil la adresa:
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, în special paginile 26-27, care are la bază statistici ale Organizației Internaționale ale Producătorilor de Autovehicule (OICA).

producătorilor UE destinate piețelor externe sunt produse în afara Europei. Deoarece consumul de combustibil este un parametru esențial la achiziționare, facilitarea realizării de investiții de către acești producători pentru a îmbunătăți și mai mult economia de combustibil va sprijini competitivitatea acestora.

În timp ce producția de vehicule grele a UE reprezintă o proporție mai mică din producția mondială (aproximativ 12-14 %), rolul de semnalizare al standardelor UE în întreaga lume poate fi considerabil, astfel cum este demonstrat în mod clar de standardele Euro pentru emisiile poluante care au fost adoptate de numeroase alte țări, în special de China, India, Rusia și Indonezia.

Fără acțiuni ale UE s-ar pierde oportunități, eficiente din punctul de vedere al costurilor, de a se reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele și de a contribui la reducerea la nivel general a emisiilor de CO₂ în UE. S-ar putea ca industria producătoare din UE să nu beneficieze de economii de scară în dezvoltarea și utilizarea tehnologiilor care reduc și mai mult emisiile de CO₂, ceea ce ar putea slăbi poziția sa competitivă pe piața mondială. Întreprinderile din UE depind într-o mare măsură de vehiculele grele pentru transporturile lor. Reducerile eficiente din punctul de vedere al costurilor ale consumului de combustibil al vehiculelor grele vor asigura un nivel de ambiție pe care transportatorii și utilizatorii finali îl pot atinge, vor îmbunătăți competitivitatea acestor întreprinderi și vor reduce importurile de energie.

Deși au fost deja luate sau stabilite inițiative ale UE într-o serie de domenii precum proiectarea vehiculelor, gestionarea operațiunilor de transport, internalizarea costurilor externe, decarbonizarea combustibililor și deciziile privind achiziționarea vehiculelor, este necesară și o strategie cuprinzătoare a UE pentru a limita emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele. De asemenea, aceasta va oferi industriei previzibilitate cu privire la viitorul cadru de reglementare al UE în acest domeniu.

3. O STRATEGIE A UE ÎN VEDEREA LIMITĂRII CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL ȘI A EMISIILOR DE CO₂ ALE VEHICULELOR GRELE

Principalii factori care determină emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al vehiculelor grele sunt *cererea de transporturi* care este legată de activitatea economică, *repartizarea modală* între transportul rutier, feroviar, aerian și pe apă, *intensitatea gazelor cu efect de seră generate de combustibili*, *eficiența energetică a vehiculelor* și *modul de operare al parcurilor de vehicule grele*. Dacă abordarea cererii globale de transporturi este în afara domeniului de aplicare al prezentei strategii, o strategie cuprinzătoare de limitare a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele trebuie să abordeze ceilalți factori principali.

3.1. Consolidarea politicilor UE care abordează consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele

UE a luat deja măsuri pentru a interveni, direct sau indirect, asupra unui număr mare de factori ai emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele:

- *Transferul modal* este o dimensiune esențială a politicii UE în domeniul transporturilor care sprijină intermodalitatea. Proiectul de orientări ale UE pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport¹³ prevede criterii de atenuare a schimbărilor climatice în cadrul programării finanțării de către UE a unor noi

13 COM/2011/650 final, comunicare care urma să fie adoptată la jumătatea anului 2013.

infrastructuri. Se preconizează că aceste politici vor avea drept rezultat o inversare lentă a tendinței care a condus la creșterea din ce în ce mai accentuată a ponderii transportului rutier.

- *Măsurile pentru reducerea intensității gazelor cu efect de seră generate de combustibili* au condus la utilizarea de combustibili alternativi care reprezintă aproximativ 6 %¹⁴ (2010) din energia utilizată în transportul rutier. Legislația în vigoare¹⁵ urmărește să favorizeze utilizarea de combustibili care generează o cantitate mai mică de gaze cu efect de seră și de surse regenerabile de energie în domeniul transporturilor și a stabilit obiective cantitative în acest sens care sunt, în prezent, în curs de revizuire.¹⁶ Inițiativa recentă „Energie nepoluantă pentru transporturi” și orientările TEN-T revizuite, susținute de mecanismul „Conectarea Europei”, sprijină în continuare dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi, precum și utilizarea sporită a gazelor naturale și a biometanului de către vehiculele grele^{17,18,19}. Comisia a propus²⁰, de asemenea, o revizuire a „Directivei privind impozitarea energiei”²¹ prin care s-ar restructura sistemul actual de impozitare a energiei și s-ar include un element ce are în vedere CO₂ în impozitarea combustibilului.
- Se acordă în mod activ *sprijin pentru dezvoltarea și utilizarea vehiculelor cu o amprentă de carbon redusă*. „Inițiativa automobile ecologice”, din cadrul celui de al șaptelea Program-cadru de cercetare a inclus îmbunătățirea eficienței din punctul de vedere al consumului de combustibil al vehiculelor grele și reducerea emisiilor de CO₂ generate de acestea. Sprijinul acordat pentru vehicule nepoluante și eficiente este, de asemenea, reflectat în propunerea „Orizont 2020 - Programul-cadru pentru cercetare și inovare”²². De asemenea, legislația UE sprijină în mod activ achiziționarea de vehicule mai ecologice de către entitățile publice²³. Legislația de omologare de tip²⁴ privind greutatea și dimensiunile a introdus recent o cotă (50 cm) pentru dispozitivele aerodinamice fixate în partea din spate a camioanelor/remorcilor. În acest sens, Comisia a propus recent²⁵ o revizuire a Directivei 96/53/CE privind greutatea și dimensiunile vehiculelor în traficul

14 Sursa: Eurostat

15 Directiva 2009/28/CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile („Directiva privind energia din surse regenerabile”) a stabilit un obiectiv obligatoriu de 10 % pentru energia din surse regenerabile în sectorul transporturilor. În același timp, o modificare a Directivei 98/70/CE (denumită în continuare „Directiva privind calitatea combustibililor”) a introdus un obiectiv obligatoriu care trebuie atins până în 2020, respectiv o reducere cu 6 % a intensității gazelor cu efect de seră generate de combustibilii utilizați pentru transportul rutier și utilajele mobile nerutiere.

16 COM(2012)595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf

17 Comunicarea Comisiei COM(2013)17 - „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi”, și propunerea de directivă COM(2013)18 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.

19 Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010.

20 COM(2011) 168/3.

21 Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003: Restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, JO L 283, 31.10.2003, p 51.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Directiva 2009/33/CE, JO L 120, 15.5.2009, p. 5.

24 Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și Directiva 2007/46/CE.

25 COM(2013) 195 final.

internațional, care merge și mai departe propunând un nou set de cote care ar trebui să sprijine soluțiile de îmbunătățire a aerodinamicii vehiculelor grele.

- *Importanța exploatării parcului auto este de asemenea recunoscută și abordată.* Legislația de taxare a utilizatorilor căilor rutiere contribuie la creșterea eficienței transporturilor și la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂. În cazul în care se aplică, taxele percepute pentru vehiculele grele de marfă în conformitate cu Directiva 1999/62/CE²⁶ au optimizat utilizarea transportului rutier prin reducerea curselor fără încărcătură și îmbunătățirea factorilor de încărcare, au accelerat reînnoirea parcurilor auto și au creat condițiile pentru o co-modalitate sporită. Recenta Directivă privind sistemele de transport inteligente va contribui la accelerarea dezvoltării și implementării tehnologiilor informației în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.²⁷ În plus, în decembrie 2013, Comisia a prezentat recomandări specifice pentru o acțiune coordonată între toate nivelurile de guvernare și între sectorul public și cel privat în domeniul logisticii urbane, al reglementării privind accesul urban, al utilizării sistemelor inteligente de transport (STI) și în domeniul siguranței rutiere urbane.

Se va continua consolidarea cadrului de politică în domeniul transporturilor. După cum s-a anunțat în Cartea albă privind transporturile, sunt în curs de pregătire o serie de inițiative care vor consolida în continuare acest cadru:

- se vor bucura în continuare de atenție *ponderea transportului modal și trecerea* la moduri cu emisii reduse de carbon. Se preconizează că *inițiativa e-freight* prevăzută va crea un cadru pentru simplificarea fluxului electronic de informații asociat fluxului fizic al mărfurilor. Mai multe acțiuni prevăzute în Cartea albă privind transporturile²⁸ vor influența, de asemenea, ponderea modală, în special dezvoltarea transportului multimodal de marfă și coridoarele multimodale de marfă, precum și noile cadre pentru navigația interioară;
- o serie de acțiuni vor influența *operațiunile de transport de marfă* și se preconizează că vor contribui la reducerea consumului de energie:
 - o reformare a directivei privind permisul de conducere în 2012 a inclus *cerințe privind conducerea ecologică* în cazul șoferilor de camion și sunt prevăzute examinări și eforturi suplimentare pentru punerea în aplicare a acestor dispoziții;
 - *revizuirea curentă a legislației privind sistemele de percepere a taxelor de drum* urmărește să promoveze utilizarea mai sistematică a taxării rutiere în funcție de distanța parcursă care să reflecte costurile externe și de infrastructură pe baza principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”;
 - este în curs de pregătire o *inițiativă privind amprenta de carbon* pentru a sprijini îmbunătățirea transparenței și a informațiilor utilizatorului final cu privire la impactul emisiilor de CO₂ în cazul transportului de mărfuri și de pasageri;

26 Directiva 1999/62/CE astfel cum a fost modificată de Directiva 2006/38/CE și Directiva 2011/72/UE, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:RO:PDF> (versiune consolidată).

27 Pe lângă aceasta, sprijinul pentru cercetare și dezvoltare în vederea dezvoltării este furnizat în cadrul celui de al 7-lea Program-cadru actual și va fi continuat în următorul program-cadru al UE pentru cercetare și inovare pentru perioada 2014-2020 (Orizont 2020).

28 Cartea albă privind transporturile, acțiunile 1 - „piața internă a serviciilor feroviare”, 5 - „un cadru adecvat pentru navigația interioară”, 7 - „transportul multimodal de mărfuri”, 33 - „logistică urbană cu emisii (cvasi)nule până în 2030”, 35 - „coridoare multimodale de marfă”. A se vedea <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:RO:PDF>

- în fine, revizuirea restricțiilor pentru cabotajul rutier, astfel cum s-a propus în Cartea albă privind transporturile, ar putea contribui, de asemenea, la sporirea eficienței transportului rutier prin creșterea factorilor de încărcare a vehiculelor, dacă acest lucru se realizează treptat și dacă se combină cu măsuri de îmbunătățire a asigurării aplicării și cu măsuri de atenuare a riscurilor eventuale ale transportului rutier indus.

Cu toate acestea, până în prezent, la nivelul UE nu au existat acțiuni pentru a aborda problema consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele care sunt introduse pe piață, în paralel cu acțiunile instituite pentru autoturisme și camionete. Cartea albă privind transporturile a identificat necesitatea unor acțiuni suplimentare în acest domeniu.²⁹

3.2. Acțiuni pe termen scurt pentru remedierea problemei lipsei de informații

După cum s-a menționat în secțiunea 2.3, o condiție prealabilă pentru a aborda problema consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele este măsurarea și monitorizarea acestora. Aceasta va aborda unele dintre principalele bariere actuale de pe piață, prin creșterea transparenței pieței și a comparabilității vehiculelor, stimulând astfel concurența între producători și sensibilizarea utilizatorilor finali. În consecință, aceasta ar trebui să conducă la producerea și cumpărarea de vehicule grele mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și care emit mai puțin CO₂.

Se prevede ca atingerea acestui obiectiv să se realizeze în două etape:

- **Finalizarea unui instrument de simulare**

Datorită diversității modelelor și sarcinilor vehiculelor grele (de exemplu, cisterne, autobuze etc.) nu este indicat să se efectueze testarea vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile de CO₂ în același mod ca pentru autoturisme și camionete. Abordarea prin simulare pe computer prezintă o serie de avantaje deoarece acoperă, potențial, toate aspectele vehiculelor grele și este flexibilă și foarte eficientă din punctul de vedere al costurilor. Începând din 2009, Comisia, în cooperare cu părțile interesate din industria de profil, a dezvoltat un instrument de simulare, VECTO³⁰, pentru a măsura emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele generate de întregul vehicul, printre care emisiile datorate motorului, transmisiei, aerodinamicii, rezistenței la rulare și echipamentelor auxiliare ale vehiculelor. În timp ce alte țări precum SUA și Canada au adoptat recent legislație privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele pe baza emisiilor generate de motor și de șasiu/cabina vehiculului, se preconizează că VECTO va fi prima metodologie la nivelul întregului sector menită să estimeze emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele generate de întregul vehicul, inclusiv de remorcă.

Centrul Comun de Cercetare al Comisiei este implicat îndeaproape în acest proiect. În aprilie 2013, acesta a publicat un „Raport de validare a conceptului”³¹ care concluzionează că, la acest punct al etapei de testare, VECTO furnizează estimări ale emisiilor de CO₂ suficient de aproape de valorile reale și suficient de fiabile pentru a constitui baza unui sistem al UE pentru măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele.

29 Acțiunea 26: „standarde corespunzătoare pentru emisiile de CO₂ ale vehiculelor în cadrul tuturor modurilor de transport, completate acolo unde este cazul cu cerințe privind randamentul energetic, pentru a aborda toate tipurile de sisteme de propulsie”

30 Instrument de calculare a consumului de energie al vehiculelor (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, VECTO).

31 Disponibil la adresa: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

Ajustările suplimentare și îmbunătățirea metodologiei de simulare îi vor spori fiabilitatea și precizia. Se preconizează că VECTO va fi operațional în mai 2014 pentru cel puțin trei categorii de vehicule grele care totalizează peste 50 % din emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele. Se intenționează extinderea progresivă a acestuia la alte categorii de vehicule grele.

- **Măsuri legislative necesare pentru măsurarea, certificarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele**

VECTO asigură măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele nou înmatriculate. Aceste valori, documentate și controlate, ar putea fi furnizate pentru fiecare vehicul greu nou înmatriculat și ar putea fi înregistrate și monitorizate. Aceasta presupune două acțiuni legislative care pot fi desfășurate în paralel.

(i) *Certificarea* consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ necesită adaptarea legislației relevante în materie de omologare de tip. Acest lucru ar necesita includerea metodologiei pentru determinarea acestor valori în legislație, permițând astfel certificarea acestora de către autoritățile statelor membre. Informațiile acestea ar trebui să fie, de asemenea, puse la dispoziția cumpărătorilor.

(ii) *Raportarea* este necesară pentru a facilita monitorizarea și difuzarea valorilor certificate ale emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele nou înmatriculate în UE. Aceasta va necesita adoptarea, prin procedura legislativă ordinară, a unei noi legislații privind raportarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele, astfel cum sunt calculate de VECTO, de către statele membre către Comisie în paralel cu cele pentru autoturisme și camionete.

Soluționarea problemei lipsei de informații este o etapă necesară înainte de a se avea în vedere măsuri mai ambițioase. Deși nu se așteaptă ca certificarea, raportarea și o mai bună informare a consumatorilor să limiteze în mod semnificativ emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele, se preconizează că ele vor avea un impact pozitiv prin consolidarea transparenței în ceea ce privește eficiența vehiculelor pe piață și astfel vor îmbunătăți concurența.

3.3. Opțiuni de politică pe termen mediu

În vederea atingerii obiectivelor ambițioase de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, sectorul transporturilor va trebui, de asemenea, să contribuie în continuare în această direcție. Ar putea fi avute în vedere o serie de opțiuni de politică pe termen mediu pentru a se limita emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele. Dacă stabilirea de limite medii obligatorii de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele nou înmatriculate este opțiunea cea mai evidentă întrucât asigură, printre altele, consecvența cu modul de reglementare a emisiilor generate de autoturisme și camionete, alte opțiuni ar putea include infrastructură modernă care să sprijine combustibilii alternativi pentru vehiculele grele, o tarificare mai inteligentă a utilizării infrastructurii, folosirea cu eficacitate și coerentă a impozitării vehiculelor de către statele membre, precum și alte mecanisme de piață. Diferitele opțiuni nu se exclud neapărat reciproc. În orice caz, se va realiza o evaluare a impactului cu scopul de a se identifica opțiunea (opțiunile) cea (cele) mai eficientă(e) din punctul de vedere al costurilor.

Ca o condiție prealabilă pentru continuarea acțiunilor, instrumentul de simulare VECTO trebuie să fie pe deplin operațional, iar legislația pentru certificarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele trebuie să intre în vigoare. De asemenea, este nevoie de eforturi suplimentare pentru a se confirma potențialul tehnologic, pentru a se dobândi o mai

bună înțelegere a barierelor de pe piață care împiedică adoptarea tehnologiei și pentru a se reevalua costurile și beneficiile reducerii emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele, precum și schema de stimulare subiacentă în vederea unor vehicule grele mai eficiente din punct de vedere energetic.

4. CONCLUZII

Emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele au crescut în ultimele două decenii, deși criza economică a întrerupt creșterea constantă înregistrată anterior, iar fără o modificare a politicilor se preconizează că acestea vor rămâne cu mult peste nivelurile lor din 1990, pe termen lung. Acest lucru este incompatibil cu obiectivul Cărții albe privind transporturile, de reducere cu 60 % a emisiilor de CO₂ generate de transporturi, până în 2050, față de nivelul acestora din 1990. Un element-cheie care împiedică o serie de măsuri în vederea abordării problemei acestor emisii este lipsa de informații care rezultă din faptul că emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele nu sunt măsurate, certificate și înregistrate în momentul înregistrării vehiculelor noi.

Există un potențial semnificativ, prin utilizarea tehnologiilor de ultimă oră, de a îmbunătăți performanțele vehiculelor grele și de a reduce emisiile de CO₂ în mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Barierele de pe piață împiedică în prezent valorificarea deplină a acestui potențial. O strategie cuprinzătoare bazată pe o serie de măsuri adecvate poate valorifica o mare parte din acest potențial.

Strategia propusă, care vizează asigurarea unei mai bune previzibilități pentru părțile interesate în ceea ce privește evoluțiile din domeniul politicilor și al reglementării în acest domeniu constă în acțiuni pe termen scurt pentru a se asigura o mai mare transparență a pieței și pentru a se promova reducerea emisiilor, și anume:

- o serie de inițiative prevăzute în Cartea albă privind transporturile, care consolidează politicile UE existente care contribuie direct sau indirect la limitarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele;
- acțiuni menite să remedieze lipsa de informații constatate, prin măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele prin intermediul instrumentului VECTO, precum și prin certificarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele nou înmatriculate. Comisia plănuiește să prezinte propuneri legislative în acest sens în 2015.

Odată ce aceste acțiuni pe termen scurt sunt puse în aplicare și pe baza constatărilor privind activitatea analitică ulterioară vor fi avute în vedere opțiuni de politică pe termen mediu, printre care stabilirea unor limite obligatorii ale emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele nou înmatriculate, cu scopul de a sprijini punerea în aplicare a cadrului de politică în materie de schimbări climatice și energie al UE pentru 2030.

Comisia invită Consiliul și Parlamentul European să aprobe această strategie și să contribuie la realizarea acțiunilor prezentate. De asemenea, Comisia invită părțile interesate, în special industria automobilelor și sectorul serviciilor de transport, să sprijine această strategie pentru a se limita consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele, ca parte a politicii globale a UE de trecere la o economie cu emisii reduse de carbon.