

Bruxelles, 31.5.2017  
SWD(2017) 189 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

**REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI**

*care însoțește documentul*

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului  
privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al  
vehiculelor grele noi**

{ COM(2017) 279 final }  
{ SWD(2017) 188 final }

<b>Fișă rezumat</b>
Evaluarea impactului propunerii de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO <sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi
<b>A. Necesitatea de a acționa</b>
<b>De ce? Care este problema abordată?</b>
Emisiile de dioxid de carbon (CO <sub>2</sub> ) și consumul de combustibil al vehiculelor grele noi puse pe piața UE nu au fost monitorizate și raportate până în prezent. Acest deficit de informații duce la: 1) pierderea unor oportunități de a concepe politici menite să reducă factura la combustibil pentru operatorii de transport, care sunt în principal IMM-uri; 2) o concurență sporită între producătorii de vehicule; 3) emisii de gaze cu efect de seră (GES) care împiedică sectorul vehiculelor grele să contribuie la îndeplinirea obiectivelor UE privind GES.
<b>Care sunt rezultatele așteptate de la prezenta inițiativă?</b>
Monitorizarea și raportarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO <sub>2</sub> ale vehiculelor grele ar remedia eșecurile pieței, sporind transparența și eliminând deficitul de informații prin asigurarea unor date fiabile și comparabile. Acestea ar permite luarea unor decizii de achiziționare în cunoștință de cauză și ar stimula competitivitatea și elaborarea de politici raționale, promovând astfel utilizarea vehiculelor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.
<b>Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?</b>
Mai multe sisteme de monitorizare la nivel național ar putea avea drept rezultat lipsa comparabilității și a exhaustivității datelor. Acest lucru ar duce la fragmentarea pieței UE și la reducerea transparenței pieței. O bază de date comună ar pune, în schimb, datele de monitorizare la dispoziția cumpărătorilor și a factorilor de decizie de la nivelul UE și de la nivel național.
<b>B. Soluții</b>
<b>Care sunt opțiunile de politică legislative și nelegislative luate în considerare? Există o opțiune preferată? De ce?</b>
Odată cu intrarea în vigoare a regulamentului privind certificarea, vor trebui calculate emisiile de CO <sub>2</sub> și consumul de combustibil al tuturor camioanelor noi cu ajutorul instrumentului de simulare VECTO. Au fost analizate mai multe opțiuni privind necesitatea și modul de raportare și monitorizare al acestor date la nivelul UE. În scenariul de referință, nu se întreprinde nicio acțiune la nivelul UE. Opțiunile legislative analizate sunt: 1) raportarea de către autoritățile naționale; 2) raportarea de către producătorii de vehicule grele și 3) raportarea mixtă, de către autoritățile naționale și producători.
Este preferată opțiunea 3. Aceasta este cea mai eficace, în special deoarece asigură fluxul de informații digitale și datele necesare atât la nivel național, cât și la nivelul UE, iar costul său administrativ este modest.
<b>Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?</b>
Organizațiile profesionale, întreprinderile private, organizațiile societății civile și autoritățile publice au susținut fie opțiunea 1, fie opțiunea 3. Opțiunea 3 este, de asemenea, favorizată de persoane fizice și organizații internaționale și este susținută de majoritatea părților interesate. Opțiunea 2 este susținută în principal de către unele organizații profesionale.

<b>C. Impactul opțiunii preferate</b>
<p><b>Care sunt beneficiile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?</b></p> <p>Este foarte probabil să se încurajeze concurența în ceea ce privește producerea de vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic și stimulentele pentru inovare. Se preconizează că majoritatea sectoarelor economiei UE vor beneficia, cel puțin parțial, de efectele unui transport mai eficient din punct de vedere energetic: costurile mai scăzute cu combustibilul ar determina prețuri mai mici de transport, reducând astfel costurile altor sectoare, fapt ce constituie, în cele din urmă, un beneficiu pentru consumatorii din UE.</p> <p>Se preconizează că vor exista beneficii pe termen mediu și lung pentru ocuparea forței de muncă. Creșterea treptată a eficienței vehiculelor achiziționate ar trebui să aibă drept rezultat reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>. Se preconizează că vor exista și reduceri ale emisiilor de alte substanțe, dar acestea vor fi neglijabile.</p>
<p><b>Care sunt costurile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?</b></p> <p>Singurele costuri economice sunt de natură administrativă. Este de așteptat ca acestea să fie neglijabile: aproximativ 1 EUR pe vehicul.</p>
<p><b>Care va fi impactul asupra societăților, IMM-urilor și microîntreprinderilor?</b></p> <p>Cea mai mare parte a societăților de transport din UE sunt IMM-uri care operează un număr restrâns de vehicule. Este de așteptat ca acestea să beneficieze de pe urma monitorizării. O transparență sporită în ceea ce privește performanța vehiculelor grele din punctul de vedere al consumului de combustibil ar permite luarea unor decizii de achiziționare bazate pe o mai bună informare pentru a asigura economii de combustibil.</p>
<p><b>Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?</b></p> <p>Pe lângă costurile administrative de aproximativ 3 500 EUR anual, este de așteptat ca statele membre să beneficieze de disponibilitatea datelor de monitorizare a vehiculelor grele, pentru a elabora politici de promovare a reducerii emisiilor, de exemplu, impozitare specifică sau scheme de stimulente, inclusiv taxare rutieră și achiziții publice.</p>
<p><b>Vor exista și alte efecte semnificative?</b></p> <p>Se preconizează că impactul la nivel internațional și competitivitatea vor fi pozitive pe termen mediu și lung.</p>
<b>D. Acțiuni ulterioare</b>
<p><b>Când va fi revizuită politica?</b></p> <p>După o perioadă de punere în aplicare de 5 ani.</p>