



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Industria autovehiculelor este deosebit de importantă pentru UE, oferind locuri de muncă pentru peste 12 milioane de persoane în sectoarele producției, vânzării, întreținerii și transporturilor. Având în vedere că face parte din industria mondială a autovehiculelor, sectorul autoturismelor al UE se confruntă în prezent cu transformări fundamentale. Digitalizarea și automatizarea modifică procesele de fabricație tradiționale. Inovarea în grupurile motopropulsoare electrice, în conducerea autonomă și în vehiculele conectate constituie provocări majore, care pot transforma în mod fundamental acest sector. În plus, ponderea pieței UE a autoturismelor în vânzările mondiale a scăzut în ultimii zece ani, de la aproximativ o treime la circa 20 %, exercitând o presiune suplimentară asupra industriei UE să intre pe noi piețe.

În urma Acordului de la Paris¹, statele din întreaga lume s-au angajat să treacă la o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon. În prezent, numeroase țări pun în aplicare politici pentru un transport cu emisii scăzute de dioxid de carbon, inclusiv standarde pentru vehicule, adesea în combinație cu măsuri de îmbunătățire a calității aerului. Până în prezent, standardele privind reducerea emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și camioane existente în Europa au reprezentat un instrument fundamental pentru impulsivarea inovării și a investițiilor în tehnologii cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Astăzi însă, din cauza absenței unor standarde mai stricte pentru perioada de după 2020, UE riscă să își piardă poziția de lider tehnologic, în special în ceea ce privește vehiculele cu emisii zero/scăzute, SUA, Japonia, Coreea de Sud și China avansând foarte rapid în acest domeniu.

China tocmai a introdus cote obligatorii de vehicule cu emisii zero/scăzute pentru producătorii de autoturisme, aplicabile începând cu 2019. În SUA, California și alte nouă state au instituit cu succes un instrument de reglementare care să stimuleze adoptarea vehiculelor cu emisii zero/scăzute. Importanța strategică a vehiculelor cu emisii zero/scăzute pentru producătorii de autoturisme este subliniată de numeroasele anunțuri recente conform cărora ponderea grupurilor propulsoare electrice în vânzările lor la nivel mondial va crește în mod semnificativ în următorii ani. Industria autovehiculelor din UE trebuie să devină lider mondial în sectorul acestor noi tehnologii, așa cum în prezent este lider mondial în ceea ce privește tehnologiile pentru autoturismele convenționale.

În temeiul cadrului de reglementare actual, consumatorii din UE nu profită de economiile potențiale de combustibil. Conform evaluării regulamentelor actuale privind CO₂, economiile de combustibil ce rezultă din standardele în materie de CO₂ depășesc în mod semnificativ costurile de achiziție suplimentare, însă economiile făcute în ceea ce privește costul combustibilului pe durata de funcționare a vehiculelor au fost mai mici decât se anticipase, în principal din cauza diferenței tot mai mari dintre performanța în materie de emisii ale ciclului de încercare și cea constatată în condiții reale de conducere. Dacă se va

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX%3A22016A1019%2801%29>

reducere „decalajul în materie de emisii”, iar vehiculele noi vor fi dotate cu tehnologii care să ducă la economii de combustibil în condiții reale de conducere, consumatorii vor avea și mai multe beneficii.

Strategia europeană a Comisiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon², publicată în iulie 2016, stabilește obiectivul ambițios ca, până în 2050, emisiile de gaze cu efect de seră (GES) generate de sectorul transporturilor să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod categoric pe o traiectorie care să tindă spre zero. Emisiile de poluanți atmosferici generate de sectorul transporturilor trebuie reduse drastic, fără întârziere. De asemenea, în strategie se precizează în mod clar că ar trebui sporită adoptarea de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero pentru a obține o cotă de piață semnificativă până în 2030 și a înscrie în mod categoric UE pe traiectoria pe termen lung către o mobilitate cu emisii zero.

Într-o primă etapă, strategia a fost pusă în aplicare prin comunicarea din mai 2017, intitulată „Europa în mișcare. O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”³. Comunicarea precizează în mod clar că UE își propune ca obiectiv să fie dezvoltate, oferite și produse în Europa cele mai bune soluții, echipamente și vehicule pentru o mobilitate conectată, automatizată, și cu emisii scăzute de dioxid de carbon și să dispună de cea mai modernă infrastructură de sprijin a acestora. În comunicare se subliniază faptul că UE trebuie să fie lider în modelarea schimbărilor actuale din sectorul autovehiculelor la nivel mondial, pe baza progreselor esențiale deja realizate.

Actualele standarde privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane, valabile până în 2020/2021, au contribuit la reducerea semnificativă a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare⁴. Cu toate acestea, având în vedere politicile puse în aplicare în prezent, nu se preconizează ca emisiile de GES să scadă într-o măsură suficientă astfel încât să se atingă obiectivul UE pentru 2030 de reducere a emisiilor cu cel puțin 40 % comparativ cu nivelurile din 1990. Transportul rutier era responsabil de 22 % din emisiile de GES din UE în 2015, începând cu 1990 înregistrându-se o creștere constantă a acestui procent. În 2015, autoturismele și camioanele erau responsabile de 73 % din emisiile de GES generate de transportul rutier.

Chiar dacă sectorul transporturilor și-a redus considerabil emisiile de poluanți atmosferici în UE în cursul ultimelor decenii, acesta este responsabil în continuare de cel mai mare procent de emisii de NO_x. Vehiculele cu emisii zero nu numai că își aduc contribuția la reducerea emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier ci oferă și beneficii din perspectiva faptului că transporturile nu mai generează emisii de poluanți atmosferici.

Prezenta propunere stabilește obiective eficiente din punctul de vedere al costurilor de reducere a emisiilor de CO₂ privind vehiculele utilitare ușoare noi pentru perioada de până în 2030, combinate cu un mecanism specific de stimulente pentru creșterea

² COM(2016) 501 final.

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA și TEPR (2015), „Evaluarea Regulamentelor 443/2009 și 510/2011 privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare”, document disponibil la adresa: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

procentului de vehicule cu emisii zero/scăzute. Se va asigura astfel faptul că industria autovehiculelor din UE își menține poziția de lider tehnologic, consolidându-și astfel competitivitatea și stimulând ocuparea forței de muncă. Se vor reduce, de asemenea, costurile consumatorilor cu consumul de combustibil. În același timp, se va contribui la îndeplinirea angajamentelor asumate de UE în cadrul Acordului de la Paris. Mecanismul de stimulare a creșterii procentului de vehicule cu emisii zero/scăzute va contribui în special la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici și va îmbunătăți astfel calitatea aerului, ceea ce va aduce beneficii în materie de sănătate publică. Prezenta propunere completează eforturile depuse în prezent la nivel urban, regional și național pentru combaterea problemelor privind calitatea aerului.

Mai precis, va oferi acestui sector un semnal clar și predictibilitate pentru a investi, a stimula ocuparea forței de muncă și a promova inovarea și competitivitatea. În plus, va accelera introducerea de vehicule cu emisii zero/scăzute și dezvoltarea unor tehnologii eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil în UE, punând astfel bazele pentru menținerea succesului industriei autovehiculelor din UE pe piețele mondiale. Se preconizează că se vor efectua investiții în infrastructurile de alimentare, sprijinite de măsurile adiacente necesare la nivelul UE și la nivel național.

Instituirea de noi mecanisme de guvernare specifice va asigura faptul că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil vor rămâne reprezentative pentru valorile constatate de către consumatori în trafic. Propunerea asigură, de asemenea, faptul că eforturile sunt distribuite în mod echitabil între producători.

Prezenta propunere face parte dintr-un pachet mai amplu referitor la mobilitate, care include acțiuni privind cererea ce sprijină măsurile din prezenta propunere legate de ofertă. Directiva 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic pentru stimularea pieței pentru vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Modificarea propusă asigură faptul că directiva acoperă toate practicile relevante în materie de achiziții, că oferă semnale de piață clare și pe termen lung și că dispozițiile acesteia sunt simplificate și utilizate în mod eficace. Propunerea ar trebui să amelioreze contribuția sectorului transporturilor la reducerea emisiilor de CO₂ și de poluanți atmosferici și să ducă la îmbunătățirea competitivității și la creșterea sectorului.

Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi abordează stabilirea de standarde comune pentru piața internă și de cerințe pentru o infrastructură minimă adecvată, care să fie dezvoltate prin intermediul cadrelor de politică națională, precum și informarea consumatorilor cu privire la compatibilitatea dintre combustibili și vehicule. În Planul de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi se prezintă un set de recomandări pentru consolidarea punerii în aplicare a cadrelor de politică națională în temeiul directivei și pentru îmbunătățirea planificării și a finanțării infrastructurii interoperabile pentru combustibili.

O inițiativă privind bateriile va contribui la instituirea unui lanț valoric complet pentru dezvoltarea și fabricarea de baterii în UE.

În plus, în prima jumătate a anului 2018, Comisia intenționează să prezinte obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele utilitare grele noi.

- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere va contribui la îndeplinirea obiectivului Strategiei-cadru pentru o uniune energetică⁵ de a realiza tranziția către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon, sigură și competitivă. Aceasta va contribui, de asemenea, la atingerea obiectivelor prevăzute în cadrul UE în materie de climă și energie pentru 2030, printre care se numără reducerea cu cel puțin 40 % a emisiilor de GES ale UE comparativ cu nivelurile din 1990. Reducerile emisiilor de GES în sectoarele care nu intră în domeniul de aplicare al schemei de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), printre care se numără și sectorul transportului rutier, vor trebui să fie de cel puțin 30 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 2005. În Regulamentul privind partajarea eforturilor⁶, Comisia a propus pentru statele membre obiective de reducere a GES până în 2030, care vizează sectoarele ce nu intră în domeniul de aplicare al ETS. Standardele privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare aplicabile în perioada de după 2020 vor ajuta statele membre să atingă obiectivele respective.

În plus, fiind un element fundamental al politicii climatice a UE, schema de comercializare a certificatelor de emisii contribuie la decarbonizarea sectorului energiei electrice, care va juca un rol tot mai important în transportul rutier, având în vedere că procentul vehiculelor electrice va crește.

PC7 și Orizont 2020 au furnizat în total finanțare de peste 1,5 miliarde EUR pentru sprijinirea cercetării și a dezvoltării în sectorul bateriilor, al combustibililor alternativi și al tuturor aspectelor legate de electrificarea vehiculelor.

Propunerea Comisiei din 2016 de revizuire a Directivei privind energia din surse regenerabile (RED II)⁷ vizează reducerea emisiilor de GES ale combustibililor prin introducerea unei obligații la nivelul UE ca până în 2030 furnizorii de combustibil să ofere un procent minim de 6,8 % de combustibili cu emisii scăzute și din surse regenerabile, inclusiv energie electrică din surse regenerabile și biocombustibili avansați.

Propunerea de revizuire a directivei „Eurovigneta”⁸ prevede introducerea de taxe care să se bazeze pe performanțele în materie de emisii, ceea ce va face posibilă recompensarea vehiculelor cel mai ecologice și stimularea reînnoirii parcului de vehicule.

- **Coerența cu alte domenii de politică a Uniunii**

Așa cum s-a subliniat în Strategia reînnoită privind politica industrială⁹, adoptată recent, o industrie a autovehiculelor modernă și competitivă este esențială pentru economia UE.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Propunere de regulament privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030, în vederea realizării unei uniuni energetice reziliente și a respectării angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris, și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante pentru schimbările climatice, COM(2016) 482 final.

⁷ Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, COM(2016) 0767 final.

⁸ Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

Totuși, pentru ca acest sector să își mențină poziția de lider tehnologic și să prospere pe piețele mondiale, va trebui să accelereze tranziția către tehnologii mai durabile și către noi modele de afaceri. Numai astfel se va asigura faptul că Europa va avea cea mai competitivă, inovatoare și durabilă industrie în 2030 și în perioada ulterioară.

În plus, industria autovehiculelor este unul dintre sectoarele vizate de proiectul de inițiativă al Comisiei privind cooperarea sectorială în materie de competențe¹⁰, lansat în mai 2016. Acest proiect de inițiativă oferă posibilitatea ca cererile de proiecte să reunească principalele părți interesate din rândul partenerilor sociali pentru a identifica provocările în materie de calificare și competențe, la care să se adauge introducerea de strategii personalizate la nivel național sau regional pentru a răspunde acestor provocări.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 192 din TFUE. În conformitate cu articolul 191 și cu articolul 192 alineatul (1) din TFUE, Uniunea Europeană contribuie la îndeplinirea, printre altele, a următoarelor obiective: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

La nivelul UE, sunt în vigoare standarde privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme din 2009, iar pentru camioane din 2011, standardele respective stabilind obiective până în 2020/2021. În absența unor noi acțiuni ale UE în acest domeniu, este probabil că nu se vor înregistra reduceri suplimentare semnificative ale emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare noi, așa cum s-a constatat în UE în perioada 1995-2006 în cazul autoturismelor. Se așteaptă să se înregistreze o oarecare reducere a emisiilor și după 2021 datorită continuării reînnoirii parcului de vehicule existent cu noi autoturisme și camioane care îndeplinesc standardele în materie de CO₂ pentru 2020/2021. Cu toate acestea, dat fiind că se așteaptă ca activitatea de transport să crească în continuare, reducerile totale de emisii de CO₂ nu ar fi suficiente pentru atingerea obiectivului pentru 2030 de reducere a GES și pentru îndeplinirea angajamentelor asumate în cadrul Acordului de la Paris.

Se justifică o acțiune la nivelul UE având în vedere atât impactul transfrontalier al schimbărilor climatice, cât și necesitatea de a proteja piața unică a vehiculelor. În absența unei acțiuni la nivelul UE ar exista riscul instituirii unei game variate de scheme naționale de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare. Dacă s-ar întâmpla acest lucru, ar exista o diversitate de niveluri de ambiție și de parametri de construcție care ar necesita o gamă de opțiuni tehnologice și de configurații ale vehiculelor ce ar reduce economiile de scară. Este probabil ca aplicarea doar a unor inițiative naționale și locale să fie mai puțin eficace, deoarece există riscul unor consecvențe între ele care să ducă la fragmentarea pieței interne.

¹⁰

http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

Având în vedere că producătorii au o pondere diferită pe piața vehiculelor în state membre diferite, aceștia ar fi, prin urmare, afectați în mod diferențiat de diversele legislații naționale, ceea ce poate duce la denaturări ale concurenței. Ar crește astfel costurile de asigurare a conformității suportate de către producători și s-ar reduce stimulentele de proiectare a unor autoturisme și camionete eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, din cauza fragmentării pieței europene.

Costurile suplimentare care ar rezulta din lipsa unor standarde comune și a unor soluții tehnice comune ar fi suportate atât de furnizorii de componente, cât și de producătorii de vehicule. În ultimă instanță însă, în absența unei acțiuni coordonate la nivelul UE, aceste costuri suplimentare ar fi transferate consumatorilor, care ar trebui să plătească mai mult pentru vehicule care ar asigura același nivel de reducere a gazelor cu efect de seră.

- **Proportionalitatea**

Prezenta propunere respectă principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor stabilite. Propunerea stabilește în mod eficient din punctul de vedere al costurilor noi standarde pentru atingerea nivelului necesar de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și de camionete, în conformitate cu cadrul UE 2030 convenit pentru climă și energie, asigurând în același timp o repartizare echitabilă a eforturilor între producători.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât prezenta propunere este o reformare a două regulamente existente, regulamentul reprezintă singurul instrument adecvat.

Tehnica de reformare permite în acest caz fuziunea a celor două regulamente anterioare, care sunt în mare măsură similare, într-un singur text legislativ care efectuează modificările dorite, codifică modificările respective cu dispozițiile neschimbate ale actelor precedente și abrogă actele în cauză. Regulamentul reformat propus respectă angajamentul Comisiei asumat în cadrul Acordului interinstituțional privind o mai bună legiferare¹¹.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR *EX POST*, CONSULTĂRILOR PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

A fost efectuată o evaluare amplă a regulamentelor existente ca parte a Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT). Evaluarea a fost finalizată în aprilie 2015, iar raportul final al consultanților a fost publicat¹².

Raportul de evaluare a analizat regulamentele din perspectiva obiectivelor prevăzute în legislația inițială. Acesta a concluzionat că regulamentele sunt în continuare relevante și,

¹¹ JO L 123, 12 mai 2016, p. 1.

¹² Ricardo-AEA și TEPR (2015), „Evaluarea Regulamentelor 443/2009 și 510/2011 privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare”, document disponibil la adresa: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

în general, coerente și că au generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial în ceea ce privește atingerea obiectivelor stabilite. Regulamentele au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul UE, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale.

Principalele concluzii ale evaluării au fost următoarele:

- regulamentele sunt încă valabile și vor fi și după 2020;
- regulamentele au reușit să ducă la reducerea emisiilor de CO₂ într-o mai mare măsură decât acordurile voluntare anterioare încheiate cu sectorul în cauză;
- este probabil ca Regulamentul privind emisiile de CO₂ ale autoturismelor să fi contribuit la obținerea a 65-85 % din reducerile de emisii la țeava de evacuare înregistrate după introducerea sa. Regulamentul a avut un rol important în accelerarea reducerii emisiilor generate de vehiculele utilitare ușoare;
- impactul asupra competitivității și a inovării pare a fi, în general, pozitiv, neexistând semne de denaturare a concurenței;
- raportul de evaluare a evidențiat următoarele deficiențe:
 - ciclul de încercare NEDC (noul ciclu de conducere european) nu reflectă în mod adecvat emisiile produse în condiții reale de conducere și există o discrepanță tot mai mare între nivelul emisiilor constatate în timpul ciclului de încercare și cel înregistrat în condiții reale de conducere, ceea ce a redus beneficiile regulamentelor;
 - regulamentele nu iau în considerare emisiile generate de producția de combustibili și nici cele asociate producției și eliminării vehiculelor;
 - este probabil ca unele elemente de design (modalități) ale regulamentelor să fi avut un impact asupra eficienței acestora. În special, utilizarea masei ca parametru de utilitate nu permite reducerea masei ca opțiune de reducere a emisiilor.
- regulamentele au adus beneficii economice nete societății;
- costurile suportate de către producători au fost mult mai mici decât se anticipase inițial, întrucât tehnologiile de reducere a emisiilor s-au dovedit, în general, mai puțin costisitoare decât se preconiza;
- economiile făcute în ceea ce privește costul combustibilului pe durata de funcționare a vehiculelor depășesc costurile de producție inițiale, dar au fost mai mici decât se prevăzuse, în principal din cauza divergenței tot mai mari dintre nivelul emisiilor produse în cadrul ciclului de încercare și cele produse în condiții reale de conducere;
- în general, există consecvență atât în cadrul fiecărui regulament, cât și între regulamente;

- modalitățile care ar putea reduce beneficiile regulamentelor, deși au un impact limitat, sunt derogarea pentru producătorii de nișă, creditele suplimentare și perioada de introducere progresivă (în cazul autoturismelor);
- armonizarea pieței reprezintă aspectul cel mai important al valorii adăugate a UE și este improbabil ca acțiunile necoordonate să fi fost la fel de eficiente. Regulamentele asigură cerințe comune, reducând astfel la minimum costurile pentru producători, și oferă certitudine în materie de reglementare.
- **Consultările părților interesate**

Comisia a solicitat feedback din partea părților interesate prin următoarele elemente:

- o consultare publică online, care s-a desfășurat în perioada 20 iulie-28 octombrie 2016;
- un atelier destinat părților interesate (24 martie 2017), organizat pentru a prezenta rezultatele consultării publice;
- un atelier pentru părțile interesate, dedicat locurilor de muncă și competențelor (26 iunie 2017);
- reuniuni cu asociațiile relevante ale sectorului, reprezentând producătorii de autoturisme, furnizorii de componente și de materiale și furnizorii de combustibil;
- reuniuni bilaterale cu autoritățile statelor membre, cu producătorii de vehicule, cu furnizorii, cu partenerii sociali și cu ONG-urile;
- documente de poziție transmise de către părțile interesate sau de către statele membre.

În anexa 2 din evaluarea impactului efectuată pentru prezenta propunere se regăsește un rezumat al consultării părților interesate.

Principalele rezultate ale consultărilor părților interesate pot fi rezumate în modul următor: în ceea ce privește nivelurile obiectivelor, în general producătorii de autoturisme și de camionete sprijină obiective mai puțin ambițioase pentru 2030 comparativ cu ONG-urile din domeniul mediului și al transporturilor, precum și cu organizațiile consumatorilor, care sunt în favoarea unor niveluri ale obiectivelor mai ambițioase, atât pentru 2025, cât și pentru 2030. În ceea ce privește repartizarea eforturilor, producătorii sprijină o curbă a valorii-limită bazată pe masă, în timp ce ONG-urile din domeniul mediului și al transporturilor și organizațiile consumatorilor preferă utilizarea amprenteii la sol ca parametru de utilitate. Dacă sectorul autoturismelor este în majoritate împotriva unui mandat privind vehiculele cu emisii scăzute/vehiculele cu emisii zero, producătorii de baterii și de energie electrică și investitorii în infrastructură, numeroase orașe europene care se confruntă cu probleme de calitate a aerului, precum și majoritatea ONG-urilor din domeniul mediului și al transporturilor solicită o astfel de abordare. Organizațiile consumatorilor au o poziție neutră cu privire la instituirea de stimulente pentru vehiculele cu emisii scăzute/vehiculele cu emisii zero.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Evaluarea impactului se bazează pe dovezile obținute în urma evaluării regulamentelor existente¹³.

În ceea ce privește evaluarea cantitativă a impactului economic, social și de mediu, Raportul privind evaluarea impactului se bazează pe un set specific de curbe ale costurilor, care acoperă o gamă largă de tehnologii de ultimă oră de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și camionete, precum și pe o serie de modele. Pe baza modelului PRIMES-TREMOVE, au fost elaborate o serie de scenarii, care prefigurează evoluția sectorului transportului rutier. Această analiză a fost completată de aplicarea altor instrumente de modelare, precum GEM-E3 și E3ME (pentru impactul macroeconomic) și modelul JRC DIONE, care conțin elemente recent dezvoltate de evaluare a impactului la nivel de producător (categorie).

Datele privind emisiile de gaze cu efect de seră și alte caracteristici ale parcului de vehicule utilitare ușoare noi au fost preluate din datele de monitorizare anuală raportate de către statele membre și colectate de Agenția Europeană de Mediu (AEM) în temeiul Regulamentelor 443/2009 și 510/2011 privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare.

Pe lângă consultările părților interesate, au fost colectate informații suplimentare prin intermediul mai multor studii de sprijin comandate unor contractanți externi, care au abordat în special următoarele aspecte:

- tehnologiile disponibile ce pot fi introduse în perioada de timp relevantă pentru reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare noi, precum și eficacitatea și costurile acestora;
- elementele ce ar putea afecta competitivitatea sectorului și ocuparea forței de muncă;
- discrepanța tot mai mare dintre nivelul emisiilor generate în cadrul ciclului de încercare și cel al emisiilor produse în condiții reale de conducere și factorii care contribuie la această discrepanță;
- impactul diferitelor abordări în materie de reglementare, al diferiților indicatori de reglementare și al eventualelor elemente de design (modalități) diferite;
- impactul asupra emisiilor de GES și de poluanți.

În anexa 1 din evaluarea impactului efectuată pentru prezenta propunere se regăsește o listă a studiilor.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere a fost întocmită și elaborată în conformitate cu orientările aplicabile privind o mai bună reglementare, iar Comitetul de analiză a reglementării a emis un avis pozitiv cu rezerve la data de 13 octombrie 2017.

¹³ Ricardo-AEA și TEPR (2015), „Evaluarea Regulamentelor 443/2009 și 510/2011 privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare”, document disponibil la adresa: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Îmbunătățirile recomandate de comitet au fost integrate în versiunea finală. Acestea se referă la următoarele aspecte: (1) descrierea legăturilor cu alte inițiative de politică ale UE, în special cu pachetele mai ample privind mobilitatea prezentate de Comisie; (2) explicarea principalelor blocaje care împiedică introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute și modul în care regulamentul propus ar contribui la abordarea acestora; (3) clarificarea provocării în materie de competitivitate pentru industria UE, în special în ceea ce privește riscul pierderii poziției de lider tehnologic, și modul în care regulamentul propus poate aborda această provocare; (4) identificarea principalelor compromisuri pentru decizia politică; (5) evaluarea sarcinii de reglementare și potențialul de simplificare.

Opțiuni de politică

Opțiunile de politică luate în considerare în cadrul evaluării impactului sunt grupate în cinci elemente esențiale care trebuie să abordeze problemele identificate și să ducă la atingerea obiectivelor de politică.

1) Obiective (nivel, calendar și indicatori)

Au fost evaluate diferite niveluri ale obiectivelor pentru perioada de până în 2030, și anume o reducere în 2030 între 10 % și 40 % comparativ cu obiectivul mediu pe 2021 pentru întregul parc de autoturisme de la nivelul UE, respectiv cu obiectivul mediu pe 2020 pentru întregul parc de camioane. Au fost, de asemenea, evaluate două opțiuni care reflectă nivelurile obiectivelor ce au fost indicate de Parlamentul European, pe care Comisia s-a angajat să le examineze în timpul negocierilor din 2014.

În ceea ce privește calendarul atingerii obiectivelor, opțiunile examinate au inclus stabilirea unui obiectiv doar pentru 2030, stabilirea de obiective pentru 2025 și 2030, precum și stabilirea de obiective anuale pentru fiecare an din perioada 2022-2030. În ceea ce privește indicatorul care să exprime obiectivul, printre opțiunile analizate s-au numărat abordarea actuală bazată pe emisiile la țeava de evacuare („de la rezervor la roată”) și opțiuni alternative („de la sondă la roată”, „emisii încorporate” și „ponderarea kilometrajului”).

Opțiunea preferată în ceea ce privește nivelurile obiectivelor este de a stabili obiective noi de emisii de CO₂ pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE egale cu o reducere a emisiilor de 30 % în 2030 față de obiectivele pentru 2021, atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane.

Opțiunea preferată în ceea ce privește indicatorul obiectivului de emisii este de a menține abordarea „de la rezervor la roată” [*tank-to-wheel* (TTW)], cu obiective stabilite în g CO₂/km pentru media ponderată în funcție de vânzări a parcului de vehicule deoarece această abordare este coerentă pe deplin cu alte instrumente de politică, iar schimbarea indicatorului nu ar fi adus beneficii majore. Opțiunea preferată în ceea ce privește calendarul atingerii obiectivelor este de a stabili obiective noi de emisii de CO₂ pentru autoturisme și camioane aplicabile începând cu 2025 și obiective mai stricte aplicabile începând cu 2030 în vederea asigurării faptului că până în 2030 se efectuează reducerile cumulate ale emisiilor de CO₂ necesare pentru a contribui la atingerea obiectivelor stabilite în Regulamentul privind partajarea eforturilor. O astfel de abordare va transmite, de asemenea, din timp un semnal clar pentru realizarea de investiții în vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero.

2) Repartizarea eforturilor

În conformitate cu regulamentele existente, se utilizează o linie a valorilor-limită pentru a stabili obiective privind emisiile specifice pentru fiecare producător, pornind de la obiectivele pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE. Această curbă liniară definește relația dintre emisiile de CO₂ și masa vehiculului în stare de funcționare.

Pe lângă abordarea actuală, în evaluarea impactului au fost luate în considerare următoarele opțiuni: modificarea pantei liniei valorilor-limită, utilizând alt parametru de utilitate (de exemplu, amprenta la sol) sau neutilizând niciun parametru de utilitate (reducere egală sau același obiectiv pentru toți producătorii).

Opțiunea preferată în ceea ce privește alocarea pentru fiecare producător a procentului de reducere a emisiilor care îi revine pentru atingerea obiectivelor aferente întregului parc de vehicule de la nivelul UE începând din 2025 este de a utiliza o curbă a valorii-limită, cu obiective specifice pentru fiecare producător stabilite în funcție de media masei de încercare WLTP a vehiculelor și cu o pantă a curbei care să asigure un efort echivalent al tuturor producătorilor în ceea ce privește reducerea emisiilor.

3) Stimulente pentru vehiculele cu emisii zero (ZEV)/vehicule cu emisii scăzute (LEV) (definiții și tipuri de stimulente)

Utilizând definiții diferite pentru vehiculele cu emisii scăzute (LEV), evaluarea impactului a luat în considerare două tipuri de stimulente specifice pentru ZEV/LEV:

- *mandat obligatoriu*: tuturor producătorilor ar urma să li se ceară introducerea aceleiași procent de ZEV/LEV din producția lor totală;
- *sistem de creditare*: acest stimulent ar urma să ia în considerare procentul de ZEV/LEV al unui producător atunci când se stabilește obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ alocat acestuia. Un producător care depășește un anumit nivel de referință de ZEV/LEV ar urma să fie recompensat prin faptul că i se alocă un obiectiv privind emisiile de CO₂ mai puțin strict;

Pentru fiecare dintre cele două tipuri au fost examinate mandate/niveluri de referință diferite.

Opțiunea preferată în ceea ce privește mecanismul de stimulente pentru ZEV/LEV este un sistem de creditare.

4) Elementele unei puneri în aplicare eficiente din punctul de vedere al costurilor

Au fost evaluate mai multe elemente care ar permite o punere în aplicare rentabilă. Printre acestea se numără măsuri deja incluse în regulamentele actuale, cum ar fi ecoinovările, gruparea și derogările. În plus, au fost examinate și elemente noi, precum tranzacționarea, constituirea de rezerve și luarea de împrumuturi.

Opțiunea preferată este menținerea dispozițiilor privind ecoinovarea, extinzând totodată domeniul de aplicare la sistemele de climatizare și permițând revizuirea plafonului de 7 g/km, pentru a menține dispozițiile privind gruparea, clarificând în același timp modul în care producătorii pot constitui grupări deschise, neintroducerea posibilității tranzacționării, nici a constituirii de rezerve ori a împrumutului de emisii de CO₂ și

eliminarea posibilității acordării unei derogări pentru producătorii de autoturisme „de nișă”.

5) Guvernanța

Eficacitatea obiectivelor în reducerea reală a emisiilor de CO₂ depinde, pe de o parte, de reprezentativitatea procedurii de testare în ceea ce privește condițiile reale de conducere medii și, pe de altă parte, de măsura în care vehiculele introduse pe piață sunt conforme cu vehiculele de referință testate în timpul omologării de tip. În acest context, Recomandarea Parlamentului European emisă în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor a subliniat faptul că mecanismele de supraveghere a pieței sunt esențiale pentru menținerea unui sistem fiabil și de încredere.

În acest context și în conformitate cu recomandările Mecanismului de consiliere științifică (MCS), au fost analizate mai multe opțiuni. Prima dintre acestea a fost colectarea, publicarea și monitorizarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere, bazate pe introducerea în legislația privind omologarea de tip a unei obligații a producătorilor de a instala „dispozitive de măsurare a consumului de combustibil” standardizate în vehiculele noi. A doua opțiune a constat în luarea în considerare a unor măsuri de supraveghere a pieței în ceea ce privește conformitatea producției și efectuarea de verificări ale conformității în circulație.

Opțiunea preferată este de a împuternici Comisia să permită (i) colectarea, publicarea, și monitorizarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere și instituirea unei obligații de a raporta abaterile legate de un mecanism de corecție și (ii) corectarea valorilor emisiilor de CO₂ raportate în caz de abateri depistate prin îmbunătățirea supravegherii pieței.

Referința rezumatului evaluării impactului este SWD(2017)650.

Referința avizului Comitetului de analiză a reglementării este SEC(2017)476.

• Adecvarea reglementărilor și simplificarea

În conformitate cu angajamentul Comisiei pentru o mai bună legiferare, propunerea a fost elaborată în mod incluziv, în condiții de transparență și cu implicarea permanentă a părților interesate.

Evaluarea impactului a analizat, de asemenea, modul în care s-ar putea, eventual, simplifica legislația și reduce costurile administrative inutile.

Producătorii responsabili de mai puțin de 1 000 de vehicule nou-înmatriculate pe an, în multe cazuri IMM-uri, rămân exceptați de la îndeplinirea obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂. Excepțiile *de minimis* reduc costurile administrative și de asigurare a conformității suportate de micii producători. De asemenea, facilitează intrarea pe piață a unor noi producători, fără ca acest lucru să aibă un impact semnificativ asupra reducerilor totale ale emisiilor de CO₂ ale întregului parc de vehicule de la nivelul UE.

În plus, propunerea menține mai multe elemente ale unei puneri în aplicare rentabile, cum ar fi gruparea, care reduce costurile de asigurare a conformității suportate de producători.

Sistemul de creditare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute nu ar crea sarcini administrative suplimentare. Eliminarea derogării pentru producătorii de nișă va reduce sarcina administrativă.

Nu sunt prevăzute modificări ale regimului de conformitate și nici ale nivelului amenzilor. Impactul opțiunilor legate de guvernanță va depinde de măsurile de punere în aplicare concrete.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu necesită resurse financiare suplimentare.

5. ELEMENTE DIVERSE

- **Planurile de implementare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea se bazează pe procedura anuală de raportare și monitorizare care a fost instituită în temeiul regulamentelor actuale. Pentru a evalua respectarea de către producători a obiectivelor lor anuale privind emisiile specifice, statele membre transmit în fiecare an Comisiei datele pentru toate autoturismele și camionetele nou-înmatriculate. Pe lângă valorile masei și ale emisiilor de CO₂ omologate de tip, sunt monitorizate o serie de alte date relevante, inclusiv tipul combustibilului și reducerile de emisii de CO₂ obținute datorită ecoinovărilor.

Comisia, sprijinită de Agenția Europeană de Mediu (AEM), publică în fiecare an datele de monitorizare aferente anului calendaristic precedent, inclusiv calculele privind nivelul emisiilor specifice de CO₂ ale fiecărui producător. Producătorii au posibilitatea de a notifica existența unor eventuale erori în datele provizorii transmise de către statele membre. Acest sistem de monitorizare solid constituie o bază importantă de monitorizare a impactului legislației.

Pentru a consolida aspectele de guvernanță ale sistemului de monitorizare, evaluarea impactului a examinat posibilitatea de a lua în considerare, la verificarea conformității producătorului, dacă emisiile vehiculelor în uz respectă sau nu valorile emisiilor de CO₂ omologate de tip.

Pe lângă procedura de evaluare a conformității, evaluarea impactului a identificat o listă de indicatori fundamentali pentru monitorizarea obiectivelor de politică specifice care trebuie atinse prin prezenta propunere. Aceștia li se adaugă o serie de obiective și de indicatori operaționali.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Articolul 1 – Obiect și obiective

Acest articol specifică obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE aplicabile autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare noi începând cu 2020, 2025 și 2030. Regulamentul urmează să se aplice începând cu 2020, pentru a asigura o tranziție coerentă către un nou regim de obiective începând cu 2025. Prin urmare, acesta include obiectivele stabilite deja pentru 2020 pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE, de 95 g/km (valoare bazată pe NEDC) în cazul autoturismelor și de 147 g/km (valoare bazată pe NEDC) în cazul vehiculelor utilitare ușoare, precum și noi obiective pentru 2025 și 2030.

Începând cu 2021, obiectivele privind emisiile specifice se vor baza pe noua procedură de testare privind emisiile, și anume procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP). Prin urmare, obiectivele prevăzute pentru anii 2025 și 2030 pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE, care sunt bazate pe WLTP, sunt exprimate sub formă de reduceri procentuale față de media obiectivelor privind emisiile specifice aferente anului 2021 stabilite pentru fiecare producător în conformitate cu anexa I secțiunea 4.

Articolul 2 – Domeniul de aplicare

Acest articol definește categoriile de vehicule care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, prin trimitere la legislația privind omologarea de tip. De asemenea, clarifică faptul că excepția *de minimis* aplicabilă producătorilor responsabili de mai puțin de 1 000 de noi înmatriculări pe an ar trebui să nu se aplice în cazul în care un producător eligibil pentru o astfel de derogare solicită și i se acordă o derogare.

Articolul 3 – Definiții

Au fost adăugate noi definiții, pentru „obiectivele pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE”, „vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute” și „masa de încercare”.

Articolul 4 – Obiective privind emisiile specifice

Acest articol stabilește obligația generală a unui producător de a se asigura că nivelul mediu de emisii de CO₂ ale parcului său de vehicule nou-înmatriculate într-un an calendaristic nu depășește obiectivul său anual privind emisiile specifice. Acest obiectiv este stabilit pentru fiecare producător și este calculat în funcție de obiectivul aplicabil pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE, de curba valorii-limită, de masa medie a parcului de vehicule al producătorului și de masa de referință (M_0 sau TM_0). Calculul masei se bazează pe masa în stare de funcționare până în 2024 inclusiv. În schimb, începând cu anul 2025, ar urma să fie utilizată masa de încercare a vehiculului, care este mai apropiată de masa reală a vehiculului completat. Formulele pentru calculul obiectivelor privind emisiile specifice pentru perioada 2020-2030 sunt prevăzute în anexa I părțile A și B. Calculele obiectivelor aplicabile în perioada 2020-2024 sunt cele prevăzute în legislația existentă.

Din 2025, obiectivul privind emisiile specifice alocat unui producător ar urma să fie calculat prin luarea în considerare a procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul său de vehicule. În vederea calculării procentului respectiv, numărul

vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute ar trebui determinat pe baza unei ponderări a emisiilor fiecărui vehicul. Atunci când procentul respectiv depășește valoarea de referință pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE, producătorul beneficiază de un obiectiv privind emisiile specifice mai mare.

În cazul vehiculelor utilitare ușoare, se face o distincție între repartizarea eforturilor între producătorii de vehicule utilitare ușoare cu o masă de încercare medie care depășește media masei de referință (TM_0) și producătorii de vehicule utilitare ușoare a căror masă de încercare medie este mai mică decât TM_0 . În cazul primei categorii, panta curbei valorii-limită se menține constantă de-a lungul timpului, în timp ce în cazul celei de a doua categorii se utilizează aceeași abordare ca în cazul autoturismelor, și anume panta este modificată în conformitate cu obiectivul pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE.

Articolul 5 – Credite suplimentare pentru obiectivul de 95 g CO₂/km pentru autoturisme

Această dispoziție rămâne neschimbată și se aplică până în 2022, inclusiv.

Articolul 6 – Gruparea

Dispozițiile privind gruparea pentru întreprinderile asociate și producătorii independenți rămân neschimbate. Cu toate acestea, Comisia a fost împuternicită, de asemenea, să clarifice condițiile referitoare la acordurile de grupare între producătorii independenți, în special în ceea ce privește normele în materie de concurență.

Articolul 7 – Monitorizarea și raportarea

Dispozițiile generale privind datele referitoare la monitorizarea emisiilor de CO₂ primite de la statele membre rămân neschimbate. S-a întărit însă obligația ca statele membre să asigure date de înaltă calitate și să coopereze cu Comisia.

Se adaugă un mecanism care să ia în considerare, în scopul monitorizării, abaterile constatate în ceea ce privește valorile emisiilor de CO₂ ale vehiculelor în uz comparativ cu valorile aferente omologării de tip. Acest mecanism se bazează pe propunerea de a introduce în legislația privind omologarea de tip o procedură pentru controalele conformității în circulație a valorilor emisiilor de CO₂. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să raporteze toate abaterile depistate, iar Comisia ar trebui să le ia în considerare atunci când verifică dacă producătorii și-au respectat obiectivele. Această dispoziție include o împuternicire a Comisiei de a furniza detaliile referitoare la o astfel de procedură printr-un act de punere în aplicare.

Articolul 8 – Prima pentru emisiile suplimentare

Acest articol stabilește formula de calcul al sancțiunilor financiare aplicate în cazul în care un producător își depășește obiectivul. Sunt menținute sancțiunile financiare prevăzute de regulamentele existente în cazul depășirii nivelului de emisii alocat, respectiv 95 euro/g CO₂/km.

Articolul 9 – Publicarea performanței producătorilor

Acest articol enumeră datele pe care Comisia le publică cu privire la respectarea de către producători a obiectivelor anuale (și anume decizia de monitorizare anuală). Printre

datele care trebuie publicate s-a inclus ca parametru masa de încercare, având în vedere utilizarea sa ca parametru de utilitate începând cu 2025.

Articolul 10 – Derogări pentru anumiți producători

Se menține posibilitatea ca producătorii de volume mici [și anume cei responsabili de un număr cuprins între 1 000 și 10 000 de înmatriculări (în cazul autoturismelor) și între 1 000 și 22 000 de înmatriculări (în cazul camionetelor)] să solicite o derogare de la obiectivele lor privind emisiile specifice.

În cazul producătorilor de nișă de autoturisme, și anume cei responsabili de un număr cuprins între 10 000 și 300 000 de vehicule nou-înmatriculate, se menține posibilitatea de a beneficia de o derogare de la atingerea obiectivului de 95 g CO₂/km. Totuși, începând cu 2025, acest grup de producători va trebui să îndeplinească obiectivele privind emisiile specifice calculate în conformitate cu anexa I.

Articolul 11 – Ecoinovarea

Producătorii pot continua să beneficieze de o reducere mai mică a mediei emisiilor dacă își dotează vehiculele cu ecoinovări omologate în conformitate cu acest articol. Pentru a se ține seama de modificările în ceea ce privește reducerea emisiilor datorată ecoinovării ce se poate înregistra ca urmare a modificărilor aduse procedurii reglementare de testare, a fost adăugată o împuternicire a Comisiei de a ajusta plafonul de 7 g CO₂/km stabilit pentru reducerile emisiilor de CO₂ pe care un producător le poate lua în considerare în ceea ce privește reducerea emisiilor sale medii. Această competență ar trebui să se aplice începând cu 2025.

Criteriile de eligibilitate ca ecoinovare rămân neschimbate până în 2024, inclusiv. Începând cu 2025, prin eliminarea trimeriei la măsurile de abordare integrată, echipamentele de climatizare mobile vor putea fi eligibile ca ecoinovare.

Articolul 12 – Emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere

Acest articol prevede împuternicirea Comisiei să monitorizeze și să evalueze reprezentativitatea în condiții reale de conducere a procedurii de testare WLTP, precum și să asigure faptul că publicul este informat în legătură cu modul în care această reprezentativitate evoluează în timp.

În acest scop, Comisia ar trebui să aibă competența de a solicita statelor membre și producătorilor să strângă și să raporteze date obținute în condiții reale de conducere.

Articolul 13 – Ajustarea valorilor M_0 și TM_0

Eforturile de reducere a emisiilor de CO₂ sunt repartizate în rândul producătorilor pe baza mediei masei parcului de vehicule al acestora pe o anumită perioadă de timp. Valoarea de referință respectivă se exprimă în M_0 sau în TM_0 , în funcție de utilizarea masei vehiculului în stare de funcționare (M) sau a masei de încercare a vehiculului [TM (*test mass*)]. Această dispoziție clarifică procesul de ajustare a valorii masei de referință pentru a asigura faptul că obiectivele privind emisiile specifice reflectă în continuare obiectivul pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE. Începând cu 2025, frecvența acestor ajustări ar urma să crească de la fiecare trei ani la fiecare doi ani. O ajustare mai frecventă va permite luarea în considerare mai devreme a modificărilor masei de încercare medii și a efectului acestora asupra poziționării producătorilor pe curba valorii-limită.

Articolul 14 – Reexaminarea și raportarea

Acest articol include o cerință conform căreia Comisia trebuie să prezinte un raport privind eficacitatea prezentului regulament, însoțit, după caz, de o propunere. Acest articol prevede prezentarea raportului în 2024, pentru a-l alinia la dispozițiile privind reexaminarea și raportarea propuse în Regulamentul privind partajarea eforturilor și în Directiva privind comercializarea certificatelor de emisii.

De asemenea, acest articol menține dispozițiile privind reexaminarea procedurii de testare pentru omologarea de tip, precum și competența de a lua în considerare modificările aduse procedurii de testare reglementare.

Articolele 15 și 16 – Procedura comitetului și exercitarea delegării de competențe

Este vorba de dispoziții standard privind procedura comitetului și delegarea de competențe.

Articolul 17 – Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007

Această modificare vizează introducerea unui temei juridic în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [Regulamentul privind omologarea de tip în ceea ce privește emisiile (Euro 5/6)] în scopul instituirii de către Comisie a unei proceduri privind conformitatea în circulație pentru verificarea emisiilor de CO₂. Această procedură este esențială pentru o supraveghere de piață eficace a sistemului de omologare de tip și a valorilor emisiilor de CO₂ utilizate în scopul respectării obiectivului prevăzut.

Articolele 18 și 19 – Abrogare și intrare în vigoare

Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2020. Actul intră în vigoare în termen de 20 de zile de la publicare.

Anexele I-V

Anexa I: Această anexă stabilește formulele pentru calcularea obiectivelor anuale privind emisiile specifice care ar trebui atinse de media emisiilor parcului de vehicule nou-înmatriculate al unui producător. Partea A se referă la autoturisme, în timp ce partea B vizează vehiculele utilitare ușoare.

Anexele II și III: Aceste anexe stabilesc parametrii datelor de monitorizare necesari pentru calcularea obiectivelor și pentru verificarea atingerii acestora. Anexa III – care vizează vehiculele utilitare ușoare – menționează, de asemenea, necesitatea de a ține seama de particularitățile vehiculelor care sunt omologate de tip în mai multe etape.

Anexa IV: Această anexă enumeră actele legislative care fac obiectul reformării, și anume cele două regulamente de bază, (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, și actele de modificare a acestora.

Anexa V: Tabel de corespondență.

↓ 510/2011 (adaptat)

⇒ nou

2017/0293 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile ☒ pentru autoturismele noi și ☒ pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare, ⇒ și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 ⇐ (reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓ nou

(1) Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁴ și Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵ au fost modificate considerabil de mai multe ori. Întrucât trebuie efectuate noi modificări, regulamentele respective ar trebui reformate, din motive de claritate.

¹⁴ 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 CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

¹⁵ Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ produse de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

- (2) Prezentul regulament ar trebui să se aplice de la 1 ianuarie 2020, pentru a asigura o tranziție coerentă și eficientă după reformarea și abrogarea Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011. Totuși, este adecvat să se mențină până în 2024, fără modificări, standardele de performanță privind emisiile de CO₂ și modalitățile de îndeplinire a acestora, astfel cum sunt prevăzute în regulamentele respective.

↓ 443/2009 considerentul 1

~~Obiectivul prezentului regulament îl reprezintă stabilirea unor standarde de performanță pentru emisiile generate de autoturismele noi înmatriculate în Comunitate, ceea ce reprezintă o parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare, asigurând totodată funcționarea corespunzătoare a pieței interne.~~

↓ 510/2011 considerentul 1
(adaptat)

~~Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice, care a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 94/69/CE a Consiliului¹⁶, urmărește stabilizarea concentrațiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă la un nivel care să împiedice interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic. În vederea atingerii acestui obiectiv, creșterea globală a temperaturii medii anuale la suprafață nu ar trebui să depășească nivelurile preindustriale cu mai mult de 2 °C. Cel de-al patrulea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) arată că, pentru a putea atinge acest obiectiv, emisiile de gaze cu efect de seră trebuie să își înceteze creșterea până în 2020 cel târziu. În cadrul reuniunii sale din 8-9 martie 2007, Consiliul European și-a exprimat angajamentul ferm de a reduce până în 2020 emisiile totale de gaze cu efect de seră din Comunitate cu cel puțin 20 % în raport cu nivelurile din 1990 și cu 30 %, cu condiția ca și alte țări dezvoltate să se angajeze să obțină reduceri comparabile ale emisiilor și ca țările în curs de dezvoltare mai avansate din punct de vedere economic să își aducă contribuția în funcție de capacitățile proprii.~~

↓ nou

- (3) Strategia europeană privind mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon¹⁷ stabilește obiective ambițioase și clare: până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi vor trebui să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă

¹⁶ JO L 33, 7.2.1994, p. 11.

¹⁷ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon” [COM(2016) 501 final].

spre zero. Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății noastre trebuie reduse drastic, fără întârziere. Emisiile provenite de la motoare cu combustie convenționale vor trebui reduse și mai mult după 2020. Vehiculele cu emisii zero și cele cu emisii scăzute vor trebui să fie introduse la scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în 2030.

- (4) Comunicările Comisiei „Europa în mișcare”¹⁸ și „Realizarea obiectivelor Strategiei europene privind mobilitatea cu emisii scăzute. O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii”¹⁹ evidențiază faptul că standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare reprezintă o puternică forță motrice pentru inovare și eficiență, vor contribui la consolidarea competitivității industriei autovehiculelor și vor deschide calea pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic.
- (5) Prezentul regulament prevede o cale clară pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 % a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, comparativ cu nivelul din 1990, care a fost aprobat atât în Concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014, cât și în calitate de contribuție preconizată stabilită la nivel național a Uniunii în temeiul Acordului de la Paris, ce a fost prezentată în cadrul reuniunii Consiliului Mediu din 6 martie 2015.
- (6) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în cazul sectoarelor care nu intră în domeniul de aplicare al schemei Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii. Transportul rutier are o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare, emisiile sale depășind în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990. Dacă emisiile generate de transportul rutier vor continua să crească, vor anula reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.
- (7) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au evidențiat importanța reducerii și după 2020 a emisiilor de gaze cu efect de seră și a riscurilor legate de dependența de combustibilii fosili în sectorul transporturilor, prin intermediul unei abordări ample și neutre din punct de vedere tehnologic pentru promovarea reducerii emisiilor și a eficienței energetice în sectorul transporturilor, pentru transportul electric și pentru sursele regenerabile de energie în transporturi.
- (8) O eficiență energetică ce contribuie la moderarea cererii este una dintre cele cinci dimensiuni care se consolidează reciproc și sunt strâns legate între ele ale Strategiei privind uniunea energetică, adoptată la 25 februarie 2015, al cărei obiectiv este de a le oferi consumatorilor din Uniune o energie sigură, durabilă,

¹⁸ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „EUROPA ÎN MIȘCARE. O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” [COM(2017) 283 final].

¹⁹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor [...].

competitivă și accesibilă ca preț. Strategia privind uniunea energetică prevede că, deși toate sectoarele economice trebuie să întreprindă măsuri pentru creșterea eficienței consumului lor de energie, sectorul transporturilor are un imens potențial de creștere a eficienței energetice, care poate fi concretizat și printr-un accent continuu pe înăsprirea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare în orizontul anului 2030.

- (9) O evaluare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, efectuată în 2015, a concluzionat că acestea au fost relevante, în general coerente, și au generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial. Regulamentele au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul Uniunii, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale.
- (10) Prin urmare, este adecvat să se urmărească atingerea obiectivelor regulamentelor menționate anterior prin stabilirea pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE a unor noi obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare în perioada de până în 2030. La definirea nivelurilor reducerii, s-a ținut seama de eficacitatea acestora în a aduce, până în 2030, o contribuție rentabilă la reducerea emisiilor din sectoarele care fac obiectul Regulamentului privind partajarea eforturilor [.../...], de costurile și economiile rezultate pentru societate și pentru producătorii și utilizatorii de vehicule, de implicațiile lor directe și indirecte asupra ocupării forței de muncă, a competitivității și a inovării, precum și de beneficiile conexe generate în ceea ce privește reducerea poluării atmosferice și securitatea energetică.
- (11) În 2017 a intrat în vigoare o nouă procedură de testare pentru măsurarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare și a consumului de combustibil al acestora, și anume procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), instituită prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei²⁰. Această nouă procedură de testare va furniza valori ale emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil mai reprezentative pentru condițiile reale de conducere. Prin urmare, este adecvat ca noile obiective privind emisiile de CO₂ să se bazeze pe emisiile de CO₂ determinate prin utilizarea procedurii de testare menționate. Având în vedere însă că emisiile de CO₂ bazate pe WLTP vor fi disponibile în scopuri de verificare a îndeplinirii obiectivelor începând cu 2021, este adecvat ca noile standarde de performanță privind emisiile să fie definite ca niveluri ale reducerii stabilite în raport cu media pentru 2021 a obiectivelor privind emisiile specifice aplicabile în anul respectiv.

²⁰ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

↓ 443/2009 considerentul 2
(adaptat)

~~Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice, care a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 94/69/CE a Consiliului din 15 decembrie 1993²¹, solicită tuturor părților să formuleze și să pună în aplicare programe naționale și, după caz, regionale, care să conțină măsuri de diminuare a schimbărilor climatice. În această privință, Comisia a propus în ianuarie 2007 ca Uniunea Europeană să urmărească, în contextul negocierilor internaționale, realizarea obiectivului reducerii, până în 2020, cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră de către țările dezvoltate (în comparație cu nivelurile din 1990) și ca Uniunea să își asume un angajament ferm, independent, de a obține o reducere, până în 2020, cu cel puțin 20 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (în comparație cu nivelurile din 1990), indiferent de reducerile realizate de celelalte țări dezvoltate. Acest obiectiv a fost aprobat de către Parlamentul European și de către Consiliu.~~

↓ 443/2009 considerentul 3

~~Printre implicațiile acestor angajamente se numără faptul că toate statele membre vor trebui să reducă semnificativ emisiile generate de autoturisme. Ar trebui să fie puse în aplicare la nivelul fiecărui stat membru și la nivel comunitar, în toate sectoarele economiei comunitare, nu numai în sectoarele industriale și energetice, politici și măsuri care să ducă la reducerile substanțiale necesare. Transportul rutier se situează pe locul al doilea în cadrul sectoarelor cu cel mai mare nivel de emisii de gaze cu efect de seră din Uniune, nivelul emisiilor sale crescând continuu. În cazul în care impactul exercitat de transporturile rutiere asupra schimbărilor climatice continuă să crească, acesta va contracara în mod serios reducerile realizate de celelalte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.~~

↓ 510/2011 considerentul 3

~~Pentru a se obține reducerile necesare de emisii, ar trebui să fie puse în aplicare politici și măsuri la nivelul fiecărui stat membru și la nivelul Uniunii în toate sectoarele economiei din Uniune, și nu numai în sectoarele industrial și energetic. Decizia nr. 406/2009/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind efortul statelor membre de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră astfel încât să respecte angajamentele Comunității de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020²² prevede o reducere medie de 10 % față de nivelurile din 2005, în sectoarele care nu sunt incluse în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, instituită prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul~~

²¹ JO L 33, 7.2.1994, p. 11.

²² JO L 140, 5.6.2009, p. 136.

Comunității²³), inclusiv în transportul rutier. Transportul rutier se situează pe locul doi în clasamentul sectoarelor cu cel mai ridicat nivel de emisii de gaze cu efect de seră din Uniune, iar emisiile pe care le generează, inclusiv cele provenind de la vehiculele utilitare ușoare, continuă să crească. Dacă emisiile generate de transportul rutier continuă să crească, acest fapt va compromite în mod semnificativ eforturile depuse de alte sectoare în combaterea schimbărilor climatice.

↓ 443/2009 considerentul 4

Obiectivele comunitare pentru autoturismele noi oferă producătorilor mai multă siguranță în ceea ce privește planificarea și mai multă flexibilitate în vederea atingerii obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ decât le-ar putea oferi obiectivele de reducere a emisiilor stabilite la nivel național. La stabilirea standardelor de performanță privind emisiile este important să fie luate în considerare implicațiile pentru piețe și competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte suportate de întreprinderi și beneficiile sporite în ceea ce privește stimularea inovării și reducerea consumului de energie.

↓ 443/2009 considerentul 5
(adaptat)

- (12) ~~Prezentul regulament se bazează pe un proces solid instituit de măsurare și monitorizare a emisiilor de CO₂ generate de autovehiculele înmatriculate în Comunitate, în conformitate cu Decizia nr. 1753/2000/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 2000 de stabilire a unui program de supraveghere a mediei emisiilor specifice de CO₂ produse de autoturismele noi²⁴. Prezintă importanță~~ Este important ca stabilirea cerințelor privind reducerea emisiilor de CO₂ să ofere în continuare producătorilor previzibilitatea și siguranța planificării pe întreg teritoriul Comunității ☒ Uniunii ☒ pentru flotele parcurile lor de autoturisme noi ☒ și de vehicule utilitare ușoare ☒ noi din Comunitate ☒ Uniune ☒.

↓ 510/2011 considerentul 5

~~În vederea creșterii competitivității industriei europene de automobile, ar trebui să se utilizeze mecanisme de stimulare, precum compensarea inovațiilor ecologice și acordarea de credite suplimentare.~~

²³ JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

²⁴ JO L 202, 10.8.2000, p. 1.

- (13) Ar trebui stabilite, prin urmare, niveluri ale reducerii pentru parcurile de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare noi de la nivelul întregii Uniuni pentru 2025 și pentru 2030, ținând seama de perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și de necesitatea ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor în materie de climă și de energie pentru 2030. De asemenea, această abordare pe etape transmite din timp un semnal clar industriei autovehiculelor să nu amâne introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (14) În prezent, Uniunea este unul dintre principalii producători de autovehicule și demonstrează că este lider tehnologic în acest sector, însă concurența este tot mai mare, iar industria mondială a autovehiculelor cunoaște schimbări rapide, ca urmare a noilor inovări în materie de grupuri motopropulsoare electrificate și a mobilității cooperative, conectate și automatizate. Pentru a-și menține competitivitatea și accesul la piețe la nivel mondial, Uniunea are nevoie de un cadru de reglementare, inclusiv de un stimulent care să vizeze în mod specific sectorul vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, care să creeze o piață internă vastă și să sprijine dezvoltarea și inovarea tehnologică.
- (15) Ar trebui introdus un mecanism de stimulare specific, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acest mecanism de creditare ar trebui să fie conceput în așa fel încât să promoveze introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (16) Stabilirea unei valori de referință pentru procentul pe care trebuie să îl reprezinte vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de vehicule al UE, care să fie însoțită de un mecanism bine conceput pentru ajustarea obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător pe baza procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul său de vehicule, ar trebui să transmită un semnal puternic și credibil pentru dezvoltarea și introducerea pe piață a unor astfel de vehicule, permițând totodată îmbunătățirea în continuare a eficienței motoarelor cu combustie internă convenționale.
- (17) La stabilirea creditelor pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, este adecvat să se țină seama de diferența dintre vehicule în materie de emisii de CO₂. Mecanismul de ajustare ar trebui să asigure faptul că unui producător care depășește nivelul de referință i se alocă un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂ mai mare. Pentru a asigura o abordare echilibrată, ar trebui stabilite limite ale nivelului de ajustare posibil în cadrul acestui mecanism. Se vor oferi astfel stimulente care vor promova introducerea timpurie a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și vor aduce beneficii importante pentru consumatori, pentru competitivitate și pentru mediu.

↓ 443/2009 considerentul 6
(adaptat)

~~În 1995, Comisia a adoptat o Strategie comunitară de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autovehicule. Strategia se baza pe trei componente: angajamente voluntare de reducere a emisiilor din partea industriei auto, îmbunătățirea informațiilor destinate consumatorilor și promovarea autoturismelor cu un grad ridicat de eficiență energetică prin intermediul unor măsuri fiscale.~~

↓ 443/2009 considerentul 7
(adaptat)

~~În 1998, Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA) a adoptat un angajament de reducere la 140 g CO₂/km, până în 2008, a mediei emisiilor generate de autoturismele noi comercializate și, în 1999, Asociația Constructorilor Japonezi de automobile (JAMA) și Asociația Constructorilor Coreeni de Automobile (KAMA) au adoptat un angajament similar de reducere la 140 g CO₂/km, până în 2009, a mediei emisiilor generate de autoturismele noi comercializate. Aceste angajamente au fost recunoscute prin Recomandarea 1999/125/CE a Comisiei din 5 februarie 1999 privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme²⁵ (ACEA); prin Recomandarea 2000/303/CE a Comisiei din 13 aprilie 2000 privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme (KAMA)²⁶ și prin Recomandarea 2000/304/CE a Comisiei din 13 aprilie 2000 privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 considerentul 8
(adaptat)

~~La 7 februarie 2007, Comisia a adoptat două comunicări paralele: o comunicare privind rezultatele revizuirii Strategiei comunitare de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și vehicule utilitare ușoare și o comunicare care vizează un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI (CARS 21). Comunicările au subliniat faptul că, deși au fost realizate progrese către obiectivul de 140 g CO₂/km până în 2008/2009, în lipsa unor măsuri suplimentare, obiectivul Comunității de a obține o medie a emisiilor de 120 g CO₂/km nu poate fi realizat până în 2012.~~

²⁵ JO L 40, 13.2.1999, p. 49.

²⁶ JO L 100, 20.4.2000, p. 55.

²⁷ JO L 100, 20.4.2000, p. 57.

↓ 510/2011 considerentul 8
(adaptat)

~~Dispozițiile de punere în aplicare a obiectivului privind emisiile generate de vehiculele utilitare ușoare ar trebui să fie compatibil cu cadrul legislativ de punere în aplicare a obiectivelor privind emisiile generate de flota de autoturisme noi stabilit în 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 CO₂ generate de vehiculele ușoare)⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 considerentul 9
(adaptat)

~~Comunicările au propus o abordare integrată în vederea atingerii obiectivului UE de 120 g CO₂/km până în 2012 și au anunțat că Comisia are intenția să propună un cadru legislativ pentru realizarea obiectivului comunitar, concentrându-se pe reduceri obligatorii ale emisiilor de CO₂ pentru atingerea unui obiectiv de 130 g CO₂/km pentru media emisiilor flotei de autoturisme noi prin îmbunătățirea tehnologiei motoarelor autovehiculelor. În conformitate cu abordarea bazată pe angajamentele voluntare adoptate de producători, aceasta acoperă elementele luate în considerare la măsurarea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor²⁹. O reducere suplimentară de 10 g CO₂/km sau echivalentă, dacă este necesar din punct de vedere tehnic, se va realiza prin intermediul altor îmbunătățiri tehnologice și prin utilizarea la scară mai largă a biocarburanților durabili.~~

↓ 443/2009 considerentul 10
(adaptat)

- (18) Cadrul legislativ de punere în aplicare a obiectivului privind media emisiilor ~~flotei parcului~~ de autoturisme noi ☒ și de vehicule utilitare ușoare noi ☒ ar trebui să asigure obiective de reducere a emisiilor, neutre din punct de vedere concurențial, echitabile din punct de vedere social și durabile, care să țină cont de diversitatea producătorilor europeni de autoturisme și să evite orice denaturare nejustificată a concurenței dintre aceștia. ~~Cadrul legislativ ar trebui să fie compatibil cu obiectivul general de atingere a obiectivelor stabilite pentru Comunitate în cadrul~~

²⁸ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

²⁹ JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

~~Protocolului de la Kyoto și ar trebui completat cu o serie de instrumente de ordin practic, cum ar fi taxele diferențiate pe autoturisme și pe energie.~~

↓ 443/2009 considerentul 11

~~În bugetul general al Uniunii Europene ar trebui să fie prevăzută o finanțare corespunzătoare pentru a promova dezvoltarea tehnologiilor destinate să reducă radical emisiile de CO₂ generate de vehiculele rutiere.~~

↓ 443/2009 considerentul 12
(adaptat)
⇒ nou

- (19) Pentru a menține diversitatea pieței de autoturisme ☒ și de vehicule utilitare ușoare ☒ și capacitatea acestora de a satisface diverse cerințe ale consumatorilor, obiectivele privind emisiile de CO₂ ~~pentru autoturisme~~ ar trebui definite în funcție de utilitatea ~~autoturismului~~ ☒ vehiculelor ☒, pe bază liniară. ⇒ Menținerea masei ca parametru de utilitate este considerată coerentă cu regimul existent. Pentru a reflecta mai bine masa vehiculelor utilizate în trafic, începând cu 2025 parametrul ar trebui modificat, de la masa vehiculului în stare de funcționare la masa de încercare a vehiculului, astfel cum este specificată în Regulamentul (UE) 2017/1151 din 1 iunie 2017. ⇐ ~~În plus, ar trebui să fie culese și date privind alți parametri de utilitate cum ar fi amprenta la sol (care reprezintă ecartamentul înmulțit cu ampatamentul), pentru a facilita evaluările pe termen mai lung ale abordării bazate pe utilitate. Până în 2014, Comisia ar trebui să revizuiască disponibilitatea datelor și, dacă este cazul, să prezinte o propunere Parlamentului European și Consiliului și să adapteze parametrul de utilitate.~~
-

↓ nou

- (20) Ar trebui să se evite modificarea obiectivelor privind parcul de vehicule de la nivelul UE ca urmare a schimbărilor survenite în ceea ce privește masa medie a parcului de vehicule. Așadar, modificările survenite în ceea ce privește masa medie ar trebui să fie reflectate, fără întârziere, în calculul obiectivului privind emisiile specifice, iar ajustările valorii masei medii utilizate în acest scop ar trebui, prin urmare, să fie efectuate o dată la doi ani, începând cu 2025.
- (21) Pentru a repartiza efortul de reducere a emisiilor într-un mod neutru și echitabil din punct de vedere al concurenței, care să reflecte diversitatea pieței autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare, și având în vedere trecerea în 2021 la obiective privind emisiile specifice bazate pe WLTP, este adecvat să se stabilească panta curbei valorilor-limită pe baza emisiilor specifice ale tuturor vehiculelor nou-înmatriculate în anul respectiv și să se ia în considerare modificarea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE între 2021, 2025 și 2030, în vederea asigurării faptului că efortul de reducere este

aceiași pentru toți producătorii. În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, producătorilor de camioane mai ușoare, derivate din autoturisme, ar trebui să li se aplice aceeași abordare ca în cazul producătorilor de autoturisme, în timp ce pentru producătorii de vehicule care se încadrează în segmente mai grele ar trebui să se stabilească o pantă mai înaltă și fixă pentru întreaga perioadă a obiectivului.

↓ 443/2009 considerentul 13
(adaptat)
⇒ nou

- (22) Obiectivul prezentului regulament îl reprezintă crearea de stimulente pentru industria ~~auto~~ ☒ autovehiculelor ☒, în sensul realizării de investiții în tehnologii noi. Prezentul regulament promovează activ eco-inovarea și ⇒ instituie un mecanism care ar trebui să fie în măsură să țină seama de ⇐ ~~ia în considerare~~ viitoarele evoluții ale tehnologiei. ~~În special, ar trebui promovată dezvoltarea tehnologiilor de propulsie inovatoare, deoarece acestea generează emisii semnificativ mai mici decât autoturismele tradiționale. Astfel, este promovată competitivitatea pe termen lung a industriei europene de profil și sunt create mai multe locuri de muncă de calitate superioară. Comisia ar trebui să examineze posibilitatea de a include măsuri de eco-inovație în cadrul revizuirii procedurilor de încercare în temeiul articolului 14 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, luând în considerare efectele tehnice și cele economice ale acestei includeri.~~ ⇒ Experiența arată că ecoinovarea a contribuit cu succes la eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 și la reducerea emisiilor de CO₂ generate în condiții reale de conducere. Prin urmare, această modalitate ar trebui menținută, iar domeniul său de aplicare ar trebui extins pentru a se stimula efectuarea de îmbunătățiri ale eficienței în ceea ce privește sistemele de climatizare. ⇐

↓ 510/2011 considerentul 12

~~Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi ⁽²⁰⁾ prevede deja ca documentația promoțională a autovehiculelor să ofere utilizatorilor finali datele oficiale privind emisiile de CO₂ și consumul de carburant al vehiculului. În Recomandarea sa 2003/217/CE din 26 martie 2003 privind aplicarea la alte medii a dispozițiilor Directivei 1999/94/CE privind documentația promoțională ⁽²¹⁾, Comisia a interpretat că respectivele dispoziții se aplică și publicității. Prin urmare, domeniul de aplicare al Directivei 1999/94/CE ar trebui extins la vehiculele utilitare ușoare, astfel încât, cel târziu până în 2014, publicitatea referitoare la aceste vehicule să ofere obligatoriu utilizatorilor finali~~

³⁰ JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

³¹ JO L 82, 29.3.2003, p. 33.

~~datele oficiale privind emisiile de CO₂ și consumul oficial de carburant ale vehiculelor atunci când se furnizează informații legate de consumul de energie sau de preț.~~

↕ nou

(23) Cu toate acestea, ar trebui să se asigure un echilibru între stimulentele acordate pentru ecoinovări și cele oferite pentru tehnologiile al căror efect de reducere a emisiilor este demonstrat prin procedura de testare oficială. În consecință, este adecvat să se mențină un plafon al reducerilor de emisii rezultate din ecoinovare pe care producătorii le pot lua în considerare în scopul îndeplinirii obiectivului. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a revizui nivelul plafonului, în special pentru a lua în considerare efectele modificării procedurii de testare oficiale. Este adecvat, de asemenea, să se clarifice modul în care ar trebui calculate reducerile pentru verificarea respectării obiectivului.

↓ 443/2009 considerentul 14

~~Drept recunoaștere a costurilor deosebit de ridicate ale cercetării, dezvoltării și producției primelor generații de tehnologii din domeniul construcției de vehicule care generează emisii de CO₂ foarte reduse și care urmează a fi introduse pe piață după intrarea în vigoare a prezentului regulament, acesta urmărește să accelereze, cu caracter provizoriu, introducerea pe piața comunitară a unor vehicule care generează un nivel extrem de redus al emisiilor de dioxid de carbon în etapele inițiale ale comercializării acestora.~~

↓ 443/2009 considerentul 15
(adaptat)

~~Utilizarea anumitor carburanți alternativi poate genera reduceri importante de CO₂ pe întreg circuitul dintre puțul de extracție și autoturisme. Prin urmare, prezentul regulament cuprinde dispoziții specifice care vizează promovarea dezvoltării în continuare pe piața comunitară a anumitor vehicule pe bază de carburanți alternative.~~

↓ 510/2011 considerentul 15

~~Până cel târziu la 1 ianuarie 2012, pentru a îmbunătăți metodele de eulegere a datelor referitoare la consumul de combustibil și pentru măsurarea acestuia, Comisia ar trebui să analizeze dacă nu ar trebui modificată legislația în domeniu pentru a introduce o obligație pentru producătorii care solicită omologarea de tip pentru vehiculele de categorie N1 astfel cum este definită în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților~~

~~tehnice separate destinate vehiculelor respective ⁽²³⁾ pentru a echipa fiecare vehicul cu un contor al consumului de combustibil.~~

↓ 443/2009 considerentul 16

~~Pentru concordanța cu abordarea adoptată în temeiul strategiei Comisiei pentru emisiile de CO₂ și autoturisme, în special în legătură cu angajamentele voluntare asumate de asociațiile producătorilor de autoturisme, obiectivul ar trebui să se aplice autoturismelor noi care sunt înmatriculate pentru prima dată în Comunitate și care, cu excepția unei perioade limitate pentru evitarea abuzurilor, nu au mai fost înmatriculate în afara Comunității.~~

↓ 510/2011 considerentul 16

~~Pentru a asigura consecvența cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și a evita abuzurile, obiectivul ar trebui să se aplice vehiculelor utilitare ușoare noi care sunt înmatriculate pentru prima dată în Uniune și nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii decât pe o perioadă limitată.~~

↓ 510/2011 considerentul 17

- (24) Directiva 2007/46/CE instituie un cadru armonizat care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care intră sub incidența sa. Entitatea responsabilă cu asigurarea respectării prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu entitatea responsabilă pentru toate aspectele procesului de omologare de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției.
-

↓ 443/2009 considerentul 18

- (25) În ceea ce privește omologarea de tip, vehiculelor cu destinație specială, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, li se aplică o serie de cerințe specifice și, prin urmare, acestea ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. ~~Vehiculele care sunt clasificate în categoria M1 înaintea intrării în vigoare a prezentului regulament și care sunt construite în mod special în scopuri comerciale pentru a permite utilizarea de scaune rulante în interiorul vehiculului și care corespund definiției vehiculelor cu destinație specială menționată în anexa II la Directiva 2007/46/CE ar trebui, de asemenea, să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament, în conformitate cu politica comunitară de ajutorare a persoanelor cu dizabilități.~~

³² JO L 263, 9.10.2007, p. 1

↓ 510/2011 considerentul 18
(adaptat)

~~Producătorilor ar trebui să li se lase libertatea de a decide asupra modului în care își pot îndeplini obiectivele prevăzute de prezentul regulament și ar trebui să li se permită să respecte mai degrabă o medie a emisiilor pentru parcoul propriu de vehicule noi, decât să respecte obiective de emisii de CO₂ pentru fiecare vehicul în parte. Prin urmare, producătorilor ar trebui să li se solicite să asigure că media emisiilor specifice pentru toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune de care sunt responsabili nu depășește media obiectivelor privind emisiile pentru respectivele vehicule. Această cerință ar trebui introdusă progresiv în perioada cuprinsă între 2014 și 2017, cu scopul de a-i facilita tranziția. Aceste repere corespund termenelor și duratei perioadei de introducere progresivă stabilite în Regulamentul (CE) nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009 considerentul 19
(adaptat)

~~Producătorilor ar trebui să li se lase libertatea de a decide asupra modului în care își pot îndeplini obiectivele prevăzute de prezentul regulament și ar trebui să li se permită să respecte o medie a emisiilor pentru parcoul de autoturisme noi în loc să respecte obiectivele de emisii de CO₂ pentru fiecare autoturism în parte. Prin urmare, producătorilor ar trebui să li se solicite să asigure că media emisiilor specifice pentru toate autoturismele noi de care sunt responsabili, înmatriculate în Comunitate, nu depășește media obiectivelor de emisii pentru respectivele autoturisme. Această cerință ar trebui introdusă progresiv între 2012 și 2015, cu scopul de a facilita tranziția.~~

↓ 510/2011 considerentul 19
(adaptat)

~~Pentru a se asigura că obiectivele reflectă particularitățile producătorilor de nișă și cu volum mic de producție și sunt compatibile cu potențialul de reducere al fiecărui producător, pentru acești producători ar trebui să se stabilească obiective alternative de reducere a emisiilor, care să țină seama de potențialul tehnologic al vehiculelor unui anumit producător în ceea ce privește reducerea emisiilor specifice de CO₂ generate, precum și de caracteristicile segmentelor de piață în cauză. Această derogare ar trebui să fie inclusă în revizuirea obiectivelor privind emisiile specifice din anexa I, care ar trebui finalizată până cel târziu la începutul anului 2013.~~

↓ 443/2009 considerentul 20
(adaptat)
⇒ nou

- (26) Nu este recomandabil să se recurgă la aceeași metodă pentru stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor pentru marii producători și pentru producătorii cu volum mic de producție considerați drept independenți pe baza criteriilor stabilite în prezentul regulament. Producătorii cu volum mic de producție ar trebui să aibă ⇒ posibilitatea de solicita să li se aloce ⇐ obiective diferite de reducere a emisiilor, care să fie raportate la potențialul tehnologic al vehiculelor unui anumit producător de a-și reduce emisiile specifice de CO₂ și să fie coerente cu caracteristicile segmentelor pieței în cauză. ~~Această derogare ar trebui să fie inclusă în revizuirea obiectivelor privind emisiile specifice menționate în anexa I, care ar trebui completată până cel târziu la începutul anului 2013.~~

↓ 333/2014 considerentul 7
(adaptat)
⇒ nou

- (27) Având în vedere impactul disproporționat pe care îl are asupra micilor producători obligația de a respecta obiectivele privind emisiile specifice, definite în funcție de utilitatea vehiculului, sarcina administrativă considerabilă pe care o creează procedura de derogare și beneficiile marginale generate în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor vândute de producătorii respectivi, producătorii care sunt responsabili pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi ☒ și vehicule utilitare ușoare noi ☒ înmatriculate în Uniune pe an ar trebui excluși din domeniul de aplicare al obiectivului privind emisiile specifice și de la prima pentru emisiile suplimentare. ⇒ Cu toate acestea, atunci când un producător care intră în domeniul de aplicare al unei astfel de exceptări solicită și i se acordă o derogare, este adecvat ca producătorului respectiv să i se impună obligația de a respecta obiectivul aferent derogării. ⇐ ~~Pentru a asigura, cât mai devreme cu putință, securitatea juridică pentru respectivi producători, este esențial ca această derogare să se aplice începând cu 1 ianuarie 2012.~~

↓ 333/2014 considerentul 9
(adaptat)
⇒ nou

- (28) Procedura de acordare a derogărilor ⇒ de la îndeplinirea obiectivului de 95 g CO₂/km de emisii pentru parcul de autoturisme ⇐ pentru producătorii de nișă de autoturisme ~~ar trebui să continue după 2020. Cu toate acestea, pentru a garanta asigură~~ faptul că efortul de reducere a emisiilor cerut producătorilor de nișă de autoturisme este în concordanță cu cel al marilor producători ⇒ în ceea ce privește obiectivul respectiv ⇐ ~~începând cu anul 2020 ar trebui să se aplice un~~

~~obiectiv cu 45 % mai scăzut decât media emisiilor specifice ale producătorilor de nișă în 2007. ⇨ Cu toate acestea, experiența arată că producătorii de nișă au același potențial ca și marii producători de a atinge obiectivele privind emisiile de CO₂, iar în ceea ce privește obiectivele stabilite începând cu 2025, nu se consideră adecvat să se facă o distincție între aceste două categorii de producători. ⇐~~

↓ 510/2011 considerentul 20

~~Strategia Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare a stabilit o abordare integrată în vederea atingerii obiectivului Uniunii de 120 g CO₂/km până în 2012, prezentând în același timp o viziune pe termen mai lung cu privire la reducerile suplimentare ale emisiilor. Regulamentul (CE) nr. 443/2009 concretizează această viziune pe termen mai lung prin stabilirea unui obiectiv de 95 g CO₂/km pentru emisiile medii ale unui parc de autovehicule noi. Pentru a asigura alinierea la această abordare și pentru a oferi industriei de profil siguranță din perspectiva planificării, ar trebui stabilit un obiectiv pe termen lung pentru emisiile specifice de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare în 2020.~~

↓ 443/2009 considerentul 21
(adaptat)

~~Producătorii de nișă ar trebui să poată beneficia de un obiectiv diferit, care să fie cu 25 % mai mic decât media emisiilor lor specifice de CO₂ în 2007. Un obiectiv echivalent ar trebui stabilit în cazul în care informațiile privind media emisiilor specifice ale unui producător nu există pentru anul 2007. Această derogare ar trebui să fie inclusă în revizuirea obiectivelor privind emisiile specifice menționate în anexa I, care ar trebui să fie completată până cel târziu la începutul anului 2013.~~

↓ 443/2009 considerentul 22
(adaptat)

- (29) ~~În~~La stabilirea mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate autoturismele noi ~~și~~ ☒ și vehiculele utilitare ușoare noi ☒ înmatriculate în ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒ care se află în responsabilitatea producătorilor, ar trebui să se ia în considerare toate autoturismele ☒ și vehiculele utilitare ușoare ☒, indiferent de masa acestora sau de alte caracteristici. Cu toate că Regulamentul (CE) nr. 715/2007 nu se aplică autoturismelor ☒ și nici vehiculelor utilitare ușoare ☒ cu o masă de referință care depășește 2 610 kg și a căror omologare de tip nu este extinsă în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, emisiile pentru aceste ~~autoturisme~~ ☒ vehicule ☒ ar trebui măsurate pe baza unei proceduri de măsurare similare celei stabilite pentru ~~autoturisme~~ ☒ vehiculele utilitare ușoare ☒ în Regulamentul (CE) nr. 692/2008

al Comisiei³³ ☒ , în Regulamentul (UE) 2017/1151 și în Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152³⁴ și (UE) 2017/1153³⁵ ale Comisiei ☒. Valorile emisiilor de CO₂ care rezultă ar trebui menționate în certificatul de conformitate al vehiculului pentru a putea fi incluse în sistemul de monitorizare.

↓ 510/2011 considerentul 22
(adaptat)

- (30) Emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor ☒ utilitare ușoare ☒ completate ar trebui alocate producătorului vehiculului de bază.

↓ 510/2011 considerentul 23

~~Pentru a asigura faptul că valorile emisiilor de CO₂ și eficiența combustibilului vehiculelor complete sunt reprezentative, Comisia ar trebui să propună o procedură specifică și să ia în calcul, atunci când este cazul, posibilitatea revizuirii legislației referitoare la omologarea de tip.~~

↓ nou

- (31) Ar trebui luată în considerare situația specifică a producătorilor de vehicule utilitare ușoare care fabrică vehicule incomplete ce sunt omologate de tip în mai multe etape. Întrucât producătorii respectivi sunt responsabili de îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂, aceștia ar trebui să aibă posibilitatea să prevadă, cu un grad rezonabil de certitudine, nivelul de emisii de CO₂ ale vehiculelor completate. Comisia ar trebui să asigure faptul că aceste necesități sunt reflectate în mod adecvat în Regulamentul (UE) 2017/1151.

³³ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

³⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare pentru vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 (JO L 175, 7.7.2017, p. 644).

³⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1014/2010 (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 175, 7.7.2017, p. 679).

↓ 443/2009 considerentul 23
(adaptat)

- (32) Pentru a beneficia de flexibilitate în scopul îndeplinirii obiectivelor din prezentul regulament, producătorii pot să formeze asociații constituite pe o bază deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Un acord de constituire a unei asociații nu poate depăși cinci ani, dar poate fi reînnoit. Atunci când producătorii formează o asociație, se consideră că ei și-au îndeplinit obiectivele din prezentul regulament, cu condiția ca media emisiilor pentru asociația ca întreg să nu depășească obiectivele de emisii ☒ privind emisiile specifice ☒ pentru asociația respectivă.

↓ nou

- (33) Posibilitatea ca producătorii să formeze grupări s-a dovedit a fi o modalitate rentabilă de îndeplinire a obiectivelor privind emisiile de CO₂, facilitând în special îndeplinirea obiectivelor de către producătorii care produc o gamă limitată de vehicule. Pentru a îmbunătăți neutralitatea concurențială, Comisia ar trebui să aibă competența să clarifice condițiile în care producătorii independenți pot constitui o grupare pentru a se putea afla într-o poziție echivalentă cu cea a întreprinderilor asociate.

↓ 443/2009 considerentul 24

- (34) Este necesar un mecanism solid de conformitate pentru a se asigura îndeplinirea obiectivelor din prezentul regulament.

↓ nou

- (35) Pentru realizarea reducerilor de emisii de CO₂ prevăzute în prezentul regulament, este esențial, de asemenea, ca emisiile vehiculelor în uz să respecte valorile emisiilor de CO₂ stabilite la omologarea de tip. Prin urmare ar trebui ca, la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, Comisia să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistemică constatată de către autoritățile de omologare de tip cu privire la emisiile de CO₂ ale vehiculelor în uz.

- (36) Pentru a putea întreprinde astfel de măsuri, Comisia ar trebui să aibă competența de a elabora și de a pune în aplicare o procedură de verificare a conformității în circulație a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare introduse pe piață. Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui modificat în acest sens.

↓ 443/2009 considerentul 25
(adaptat)
⇒ nou

- (37) Emisiile specifice de CO₂ generate de autoturismele noi ~~și~~ și de vehiculele utilitare ușoare noi ~~sunt măsurate de o manieră armonizată în Comunitate~~ ~~și~~ Uniune ~~în conformitate cu metodologia stabilită de Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru a reduce la minim costurile administrative ale prezentului regulament, respectarea acestuia ar trebui să se verifice prin trimitere la datele privind înmatriculările de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi în Comunitate~~ ~~și~~ Uniune ~~și~~ eulose strânse de statele membre și raportate Comisiei. Pentru a asigura coerența datelor utilizate la evaluarea conformității, normele privind culegerea și raportarea acestor date ar trebui armonizate în măsura posibilului. ⇒ Prin urmare, ar trebui să se precizeze în mod clar faptul că autoritățile competente au responsabilitatea de a furniza date corecte și complete și că este necesară o cooperare eficientă între aceste autorități și Comisie în privința abordării chestiunilor legate de calitatea datelor. ⇐

↓ 443/2009 considerentul 26
(adaptat)

~~Directiva 2007/46/CE prevede că producătorii trebuie să emită un certificat de conformitate, care să însoțească fiecare autoturism nou și că statele membre nu pot să permită înmatricularea și punerea în circulație a unor autoturisme noi decât dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil. Datele eulose de statele membre ar trebui să corespundă cu certificatul de conformitate emis de producătorul autoturismului și ar trebui să se bazeze numai pe acest punct de referință. În cazul în care, din motive justificate, statele membre nu utilizează certificatul de conformitate pentru a încheia formalitățile de înmatriculare și punere în circulație a autoturismelor noi, acestea ar trebui să prevadă măsurile necesare prin care să se garanteze rigurozitatea corespunzătoare a procedurii de monitorizare. Ar trebui să existe o bază de date comunitară, standardizată, pentru datele referitoare la certificatul de conformitate. Aceasta ar trebui utilizată ca referință unică pentru a le permite statelor membre să și păstreze cu ușurință datele referitoare la înmatriculare atunci când un vehicul este înmatriculat pentru prima dată.~~

↓ 510/2011 considerentul 27
(adaptat)

- (38) Respectarea de către producători a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui să fie evaluată la nivel comunitar. Producătorii a căror medie a emisiilor specifice de CO₂ depășește nivelul stabilit de prezentul regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic începând cu 1 ianuarie 2014. ~~Această primă ar trebui să fie ajustată în funcție de măsura în care producătorii nu își respectă obiectivele. Pentru a se asigura~~

~~consecvența, mecanismul privind aceste prime ar trebui să fie similar celui stabilit în Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venit la bugetul general al Uniunii Europene.~~

↓ 510/2011 considerentul 28

- (39) Având în vedere scopul și procedurile instituite prin prezentul regulament, orice măsură națională pe care statele membre ar putea-o menține sau introduce în conformitate cu articolul 193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) nu ar trebui să impună sancțiuni suplimentare sau mai stricte producătorilor care nu îndeplinesc obiectivele ce le revin în temeiul prezentului regulament.
-

↓ 510/2011 considerentul 29

- (40) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării depline a normelor Uniunii în materie de concurență.
-

↓ 443/2009 considerentul 30
(adaptat)

~~Comisia ar trebui să ia în considerare noi modalități care să permită realizarea obiectivului pe termen lung, în special panta curbei, parametrul de utilitate și sistemul primei pentru emisiile suplimentare.~~

↓ 510/2011 considerentul 31

~~Viteza vehiculelor terestre are o puternică influență asupra consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ ale acestora. În plus, în absența unei limite de viteză pentru vehiculele utilitare ușoare, este posibil să existe un element de concurență în privința vitezei maxime, care ar putea duce la apariția de grupuri propulsoare supradimensionate și la pierderi de eficiență asociate la o viteză mai redusă. Prin urmare, este oportun să se studieze fezabilitatea extinderii domeniului de aplicare a Directivei 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității ⁽³⁶⁾, în scopul includerii vehiculelor utilitare ușoare care fac obiectul prezentului regulament.~~

³⁶ JO L 57, 2.3.1992, p. 27.

↓ 443/2009 considerentul 31
(adaptat)

~~Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei³⁷.~~

↕ nou

- (41) Eficacitatea reală a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de reprezentativitatea procedurii de testare oficiale. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)³⁸ și cu Recomandarea Parlamentului European, elaborată în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor³⁹, ar trebui instituit un mecanism care să evalueze reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie ale vehiculului, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151. Comisia ar trebui să aibă competența de a asigura că astfel de date sunt disponibile public și de a elabora, atunci când este necesar, procedurile necesare pentru identificarea și colectarea datelor de care este nevoie în scopul efectuării acestor evaluări.
- (42) Se prevede ca în 2024 să se examineze progresele realizate în temeiul [Regulamentului privind partajarea eforturilor și al Directivei privind schema de comercializare a certificatelor de emisii]. Prin urmare, este adecvat ca eficacitatea prezentului regulament să se evalueze în același an, pentru a permite o analiză coordonată și coerentă a măsurilor puse în aplicare în temeiul tuturor acestor instrumente.
- (43) Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ar trebui abrogate cu efect de la 1 ianuarie 2020.
-

↓ 333/2014 considerentul 15
(adaptat)

- (44) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. ~~Respectivele competențe ar~~

³⁷ JO L 184, 17.7.1999, p. 23

³⁸ Grupul la nivel înalt de consilieri științifici, Avizul științific 1/2016 „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator”.

³⁹ Recomandarea Parlamentului European din 4 aprilie 2017 adresată Consiliului și Comisiei în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor [2016/2908(RSP)].

~~trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁰ :~~

↓ nou

- (45) Competențele de punere în aplicare referitoare la articolul 6 alineatul (8), la articolul 7 alineatele (7) și (8), la articolul 8 alineatul (3), la articolul 11 alineatul (2), la articolul 12 alineatul (3) și la articolul 14 alineatul (3) ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴¹.

↓ 443/2009 considerentul 32
(adaptat)

~~În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice cerințele de monitorizare și raportare în lumina experienței în aplicarea prezentului regulament, să instituie metode de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare, să adopte dispoziții detaliate privind derogarea specială de care beneficiază anumiți producători și să adapteze anexa I cu scopul de a lua în considerare evoluția masei noilor autoturisme înmatriculate în Comunitate și de a reflecta orice schimbare în procedura de încredere reglementată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.~~

↓ 333/2014 considerentul 16
(adaptat)
⇒ nou

- (46) ⇒ Pentru a modifica sau a completa elementele neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, ⇐ ~~Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE~~ ⇨ ~~Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene~~ ⇨ ar trebui delegată Comisiei ~~pentru~~ ⇨ referitor la ⇨ ~~modificarea anexelor II~~ ⇨ și III ⇨ ~~la Regulamentul (CE) nr. 443/2009~~ în ceea ce privește cerințele în materie de date și parametrii datelor, completarea normelor privind interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogările de la obiectivele privind emisiile specifice, privind conținutul cererilor de derogare, precum și privind conținutul și

⁴⁰ ~~Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p.13).~~

⁴¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p.13).

evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂; ajustarea valorii M₀ ⇨ și a valorii TM₀ ⇨ , menționate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 ⇨ la articolul 13, ⇨ și a plafonului de 7g CO₂/km menționat la articolul 11 ⇨ ⇨ și ajustarea formulelor din anexa I menționate la articolul 14 alineatul (3) ⇨ la masa medie a autoturismelor noi din cei trei ani calendaristici anteriori; și adaptarea formulelor din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, ⇨ și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație⁴² ⇨. ~~Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către~~ ⇨ În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, ⇨ Parlamentul European și Consiliul ⇨ ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei care se ocupă de pregătirea actelor delegate ⇨ .

↓ 443/2009 considerentul 33
(adaptat)

~~Decizia nr. 1753/2000/CE ar trebui abrogată, din motive de simplificare și claritate juridică.~~

↓ 510/2011 considerentul 34
(adaptat)

- (47) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea de cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ generate de ⇨ autoturismele noi și de ⇨ vehiculele utilitare ușoare noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

⁴²

JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

↓ 443/2009 (adaptat)

Articolul 1

Obiect și obiective

1. Prezentul regulament stabilește cerințele de performanță privind emisiile de CO₂ generate de autoturismele noi ~~și~~ și de vehiculele utilitare ușoare noi ~~și~~ pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței interne ~~și pentru a realiza obiectivul general al Uniunii Europene de atingere a unei medii a emisiilor de CO₂ de 120 g CO₂/km pentru flota de autoturisme noi. Prezentul regulament stabilește media emisiilor de CO₂ generate de autoturismele noi la 130 g CO₂/km, obținută prin intermediul îmbunătățirii tehnologiei motoarelor vehiculelor și măsurată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și prin intermediul tehnologiilor inovatoare.~~

↓ 510/2011 (adaptat)

~~*Articolul 1*~~

~~**Obiect și obiective**~~

~~1. Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare noi. Prezentul regulament stabilește media emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare noi la 175 g CO₂/km, obținută prin intermediul îmbunătățirii tehnologiei de fabricație a vehiculelor și măsurată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și prin intermediul tehnologiilor inovatoare.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (1) (adaptat)

~~Începând cu anul 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 95 g CO₂/km ca medie a emisiilor pentru flota de autoturisme noi înmatriculată în Uniune, astfel cum este măsurată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu anexa XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și cu ajutorul tehnologiilor inovatoare.~~

↓ 253/2014 articolul 1
alineatul (1) (adaptat)
⇒ nou

2. Începând de la ~~din~~ ⇒ 1 ianuarie ⇐ 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv ⇒ privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE ⇐ de ~~95~~ g CO₂/km pentru media emisiilor de CO₂ produse de autoturismele noi și un obiectiv ~~95~~ ⇒ privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE de ⇐ 147 g CO₂/km pentru media emisiilor de CO₂ produse de vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune, ⇒ până la 31 decembrie 2020 fiind ⇐ măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. ⇒ 692/2008, împreună cu Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153, și, începând de la 1 ianuarie 2021, fiind măsurate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 ⇐ ~~715/2007 cu măsurile de punere în aplicare a acestuia și tehnologiile inovatoare.~~

↓ 443/2009 (adaptat)
⇒ nou

3. Prezentul regulament va fi completat ⇒ , până la 31 decembrie 2024, ⇐ de măsuri suplimentare corespunzătoare unei reduceri de 10 g CO₂/km, ca parte a abordării integrate ~~comunitare~~ ~~95~~ a Uniunii, menționată în Comunicarea din 2007 a Comisiei către Consiliu și Parlamentul European⁴³ ~~95~~ .

↓ nou

4. Începând de la 1 ianuarie 2025, se aplică următoarele obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE:

- (a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 15 % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.1 din anexa I;
- (b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 15 % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I.

5. Începând de la 1 ianuarie 2030, se aplică următoarele obiective:

- (a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 30 % a mediei

⁴³ Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European din 7 februarie 2007, intitulată „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare” [COM(2007) 19 final].

obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.2 din anexa I;

- (b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 30 % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.

↓ 443/2009 (adaptat)

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din:
 - (a) categoria M₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE (denumite în continuare „autoturisme”), care sunt înmatriculate în ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒ pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara ~~Comunității~~ ☒ Uniunii ☒ (denumite în continuare „autoturisme noi”);
- ~~2. Nu se ia în considerare o înmatriculare anterioară din afara Comunității, realizată cu mai puțin de trei luni înaintea înregistrării în Comunitate.~~
- ~~3. Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la punctul 5 din partea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (2) (adaptat)

- ~~4. Începând cu 1 ianuarie 2012, articolul 4, articolul 8 alineatul (4) literele (b) și (c), articolul 9 și articolul 10 alineatul (1) literele (a) și (c) nu se aplică în cazul unui producător care, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, este responsabil pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent.~~

↓ 510/2011 (adaptat)

~~Articolul 2~~

~~Domeniul de aplicare~~

- ~~1. Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din (b) categoria N₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă proprie care nu depășește 2 610 kg, precum și vehiculelor din categoria N₁ la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din~~

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”).

2. Nu se ia în considerare o înmatriculare anterioară în afara Uniunii care a avut loc cu mai puțin de trei luni înaintea înmatriculării în Uniune.
3. Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la punctul 5 din partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE.

↓ 253/2014 articolul 1
alineatul (2) (adaptat)
⇒ nou

4. Articolul 4, articolul ~~8~~7 alineatul (4) literele (b) și (c), articolul ~~98~~ și articolul ~~910~~ alineatul (1) literele (a) și (c) nu se aplică în cazul unui producător care, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, este responsabil ~~☒~~ pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi sau ~~☒~~ pentru mai puțin de 1 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent ⇒ , cu excepția cazului în care respectivul producător solicită și i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 10 ⇐.

↓ 443/2009 (adaptat)

~~Articolul 3~~

~~Definiții~~

- ~~1. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:~~
 - ~~(a) „media emisiilor specifice de CO₂” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi pe care le produce;~~
 - ~~(b) „certificat de conformitate” înseamnă certificatul menționat la articolul 18 din Directiva 2007/46/CE;~~
 - ~~(c) „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;~~
 - ~~(d) „masă” înseamnă masa vehiculului carosat în ordine de mers, indicată pe certificatul de conformitate și definită la secțiunea 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;~~

~~(e) „amprenta la sol” înseamnă ecartamentul înmulțit cu ampatamentul, astfel cum sunt indicate în certificatul de conformitate și definite la secțiunile 2.1 și 2.3 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;~~

~~(g) „obiectivele privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO₂ permisă în temeiul anexei I în ceea ce privește fiecare autoturism nou pe care acesta îl produce sau, în cazul în care producătorului i se acordă o derogare în temeiul articolului 11, obiectivul de emisii specifice stabilit în temeiul respectivei derogări.~~

~~2. În sensul prezentului regulament, „grup de producători asociați” înseamnă un producător și întreprinderile sale asociate. În ceea ce privește producătorii, „întreprinderi asociate” înseamnă:~~

~~(a) întreprinderi în care producătorul deține, direct sau indirect:~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (3) (adaptat)

~~– prerogative de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot; sau~~

↓ 443/2009 (adaptat)

~~– prerogative de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de supraveghere, ai consiliului director sau organismelor care reprezintă legal întreprinderea respectivă; sau~~

~~– dreptul de a gestiona afacerile întreprinderii respective;~~

~~(b) întreprinderi care dețin, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) asupra producătorului;~~

~~(c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);~~

~~(d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul, împreună cu una sau mai multe întreprinderi menționate la literele (a), (b) sau (c), sau în cadrul cărora două sau mai multe din aceste întreprinderi dețin drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);~~

~~(e) întreprinderi în cadrul cărora drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sunt deținute în comun de către producători sau de către una sau mai multe întreprinderi asociate ale acestora menționate la literele (a) (d) și unul sau mai mulți terți.~~

Articolul 3

Definiții

1. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (a) „media emisiilor specifice de CO₂” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor ☒ autoturismelor noi sau ale tuturor ☐ vehiculelor utilitare ușoare noi pe care le produce acesta;
 - (b) „certificat de conformitate” înseamnă certificatul menționat la articolul 18 din Directiva 2007/46/CE;
 - (c) „vehicul completat” înseamnă un vehicul ☒ utilitar ușor ☐ pentru care se acordă omologarea de tip în urma finalizării unui proces de omologare de tip în mai multe etape, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE;
 - (d) „vehicul complet” înseamnă orice vehicul ☒ utilitar ușor ☐ care nu trebuie să fie completat pentru a satisface cerințele tehnice aplicabile cuprinse în Directiva 2007/46/CE;
 - (e) „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul ☒ utilitar ușor ☐ utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;
 - (f) „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;
 - (g) „masă ⇒ în stare de funcționare ⇐” înseamnă masa ☒ autoturismului sau a ☐ vehiculului ☒ utilitar ușor ☐ carosat în stare de funcționare ~~ordine de mers~~, indicată în certificatul de conformitate și definită în secțiunea 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
 - ~~(h) „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ ale unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și specificate ca emisiile masice de CO₂ (combinate) în certificatul de conformitate al vehiculului complet sau completat;~~

↓ 443/2009 (adaptat)

⇒ nou

~~(h)~~ „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ ale unui autoturism ~~☒~~ sau ale unui vehicul utilitar ușor ~~☒~~, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ~~☒~~ și cu regulamentele sale de punere în aplicare ~~☒~~ și specificate în certificatul de conformitate ~~☒~~ al vehiculului ~~☒~~ ca emisii masice (combinate) de CO₂ ~~în certificatul de conformitate~~. În cazul autoturismelor ~~☒~~ sau al vehiculelor utilitare ușoare ~~☒~~ care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007, „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ măsurate în conformitate cu procedurile de măsurare prevăzute ~~pentru autoturisme~~ de Regulamentul (CE) nr. 692/2008 ~~☒~~, până la 31 decembrie 2020, și, de la 1 ianuarie 2021, de Regulamentul (UE) 2017/1151 ~~☒~~, sau în conformitate cu procedurile adoptate de Comisie în vederea stabilirii emisiilor de CO₂ ale ~~autoturismelor~~ ~~☒~~ vehiculelor ~~☒~~ de acest tip;

↓ 510/2011

⇒ nou

~~(i)~~ „amprenta la sol” înseamnă ecartamentul mediu înmulțit cu ampatamentul, astfel cum sunt indicate în certificatul de conformitate și definite în secțiunile 2.1 și 2.3 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;

~~(j)~~ „obiectiv privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, ~~media emisiilor specifice indicative de CO₂~~ ~~☒~~ obiectivul anual ~~☒~~ determinat în conformitate cu anexa I, ~~în ceea ce privește fiecare vehicul utilitar ușor nou pe care îl produce acesta~~, sau, în cazul în care producătorului i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 10~~11~~, obiectivul privind de emisiile specifice determinat stabilit în temeiul respectivei derogări;

↓ nou

(k) „obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE” înseamnă media emisiilor de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi sau ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi care trebuie atinsă într-o perioadă dată;

(l) „masă de încercare” înseamnă masa de încercare a unui autoturism sau a unui vehicul utilitar ușor, astfel cum este indicată în certificatul de conformitate și astfel cum este definită la punctul 3.2.25 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;

(m) „vehicul cu emisii zero și cu emisii scăzute” înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor cu emisii la evacuare cuprinse între 0 și 50 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151;

↓ 510/2011

~~(l)(n)~~ „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă diferența dintre masa maximă tehnic admisibilă în temeiul anexei II la Directiva 2007/46/CE și masa vehiculului.

2. În sensul prezentului regulament, „grup de producători asociați” înseamnă un producător și întreprinderile asociate acestuia. În legătură cu un producător, „întreprinderi asociate” înseamnă:
- (a) întreprinderi în care producătorul deține, direct sau indirect:
 - (i) prerogativa de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot; sau
 - (ii) prerogativa de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de supraveghere, ai consiliului de administrație sau ai organismelor care asigură reprezentarea legală a întreprinderii respective; sau
 - (iii) dreptul de a gestiona activitatea întreprinderii respective;
 - (b) întreprinderi care dețin asupra producătorului, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);
 - (c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);
 - (d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul deține în comun, împreună cu una sau mai multe dintre întreprinderile menționate la litera (a), (b) sau (c), drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sau în cadrul cărora două sau mai multe dintre întreprinderile menționate la litera (a), (b) sau (c) dețin în comun drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);
 - (e) întreprinderi în cadrul cărora drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sunt deținute în comun de producător sau de una sau mai multe dintre întreprinderile asociate ale acestuia menționate la literele (a)-(d) și unul sau mai mulți terți.

Articolul 4

Obiective privind emisiile specifice

↓ nou

1. Producătorul se asigură că media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor sale nu depășește următoarele obiective privind emisiile specifice:

- (a) pentru anul calendaristic 2020, obiectivul privind emisiile specifice determinat în conformitate cu partea A punctele 1 și 2 din anexa I în cazul autoturismelor sau în conformitate cu partea B punctele 1 și 2 din anexa I în cazul vehiculelor utilitare ușoare sau, în situația în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 10, în conformitate cu respectiva derogare;

↓ 510/2011 (adaptat)

⇒ nou

- (b) ~~Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2014 și pentru~~ fiecare an calendaristic ~~ulterior~~ ⇒ din perioada 2021-2024 ⇐, ~~fiecare producător de vehicule utilitare ușoare se asigură că media emisiilor sale specifice de CO₂ nu depășește~~ obiectivul privind emisiile specifice ~~care îi revine~~, determinat în conformitate cu partea A sau B punctele 3 și 4 din anexa I ☒, după caz, ☒ sau, în cazul în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 1110, în conformitate cu respectiva derogare și cu partea A sau B punctul 5 din anexa I;

↓ nou

- (c) pentru fiecare an calendaristic, începând din 2025, obiectivele privind emisiile specifice determinate în conformitate cu partea A sau B punctul 6.3 din anexa I.

↓ 510/2011 (adaptat)

- ☒ 2. În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, ☒ ~~în cazul în care emisiile specifice ale vehiculului completat nu sunt disponibile~~, producătorul vehiculului de bază utilizează emisiile specifice ale vehiculului de bază pentru a determina media emisiilor sale specifice de CO₂.

~~În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor sale specifice de CO₂, se iau în considerare următoarele procentaje privind vehiculele utilitare ușoare noi ale respectivului producător înmatriculate pe parcursul anului relevant:~~

- ~~– 70 % în 2014;~~
- ~~– 75 % în 2015;~~

- ~~– 80 % în 2016;~~
- ~~– 100 % începând din 2017.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

~~Articolul 4~~

Obiective privind emisiile specifice

~~Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2012 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, fiecare producător de autoturisme se asigură că media emisiilor sale specifice de CO₂ nu depășește obiectivele specifice privind emisiile stabilite în conformitate cu anexa I sau, în cazul în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 11, în conformitate cu respectiva derogare.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (4) (adaptat)

3. În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor specifice de CO₂, se iau în considerare următoarele procentaje ale autoturismelor noi ale respectivului producător înmatriculate pe parcursul anului în cauză:

- ~~– 65 % în 2012;~~
- ~~– 75 % în 2013;~~
- ~~– 80 % în 2014;~~
- ~~– 100 % în perioada 2015-2019;~~
- 95 % în 2020;
- ~~– 100 % până la sfârșitul lui 2020 și ulterior ☒ începând din 2021 ☒.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

~~Articolul 5~~

Credite suplimentare

~~Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂, fiecare autoturism nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO₂ mai mică de 50 g CO₂/km se consideră ca fiind echivalent cu:~~

- ~~– 3,5 vehicule în 2012;~~
- ~~– 3,5 vehicule în 2013;~~
- ~~– 2,5 vehicule în 2014;~~

- ~~1,5 vehicule în 2015;~~
- ~~1 vehicul începând din 2016.~~

↓ 510/2011 (adaptat)

~~Articolul 5~~

~~Credite suplimentare~~

~~Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂, fiecare vehicul utilitar ușor nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO₂ mai mică de 50 g CO₂/km se consideră ca fiind echivalent cu:~~

- ~~3,5 vehicule utilitare ușoare în 2014;~~
- ~~3,5 vehicule utilitare ușoare în 2015;~~
- ~~2,5 vehicule utilitare ușoare în 2016;~~
- ~~1,5 vehicule utilitare ușoare în 2017;~~
- ~~1 vehicul utilitar ușor, începând din 2018.~~

~~Pe durata existenței sistemului de credite suplimentare, numărul maxim de vehicule utilitare ușoare noi, cu emisii specifice de CO₂ mai mici de 50 g CO₂/km, care urmează să fie luate în considerare la aplicarea coeficienților de multiplicare stabiliți la primul paragraf nu depășește 25 000 de vehicule utilitare ușoare per producător.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (5)
⇒ nou

~~Articolul 5~~

Credite suplimentare pentru obiectivul de 95 g CO₂/km

Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂, fiecare autoturism nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO₂ mai mică de 50 g CO₂/km se consideră ca fiind echivalent cu:

- 2 autoturisme în 2020;
- 1,67 autoturisme în 2021;
- 1,33 autoturisme în 2022;
- 1 autoturism începând cu 2023,

pentru anul în care este înmatriculat în perioada 2020-2022, sub rezerva unui plafon de 7,5 g CO₂/km pe parcursul perioadei respective pentru fiecare producător ⇒ și sub rezerva articolului 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 ⇐ .

~~Articolul 6~~

~~Obiectivele privind emisiile specifice pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi~~

~~Pentru a stabili în ce măsură un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice prevăzute la articolul 4, emisiile specifice de CO₂ generate de fiecare vehicul conceput să funcționeze cu un amestec de benzină și etanol în proporție de 85 % („E85”), care respectă legislația comunitară sau standardele tehnice europene relevante se reduc, până la 31 decembrie 2015, cu 5 %, drept recunoaștere a sporirii capacităților tehnologice și de reducere a emisiilor pentru vehiculele care funcționează pe bază de biocarburanți. Această reducere se aplică numai dacă cel puțin 30 % din stațiile de alimentare din statul membru în care este înmatriculat vehiculul furnizează acest tip de carburant alternativ, cu respectarea criteriilor de durabilitate pentru biocarburanți prevăzute în legislația comunitară relevantă.~~

~~Articolul 6~~

~~Obiectivul privind emisiile specifice pentru vehiculele utilitare ușoare alimentate cu carburanți alternativi~~

~~Pentru a stabili în ce măsură un producător își respectă obiectivul privind emisiile specifice menționat la articolul 4, emisiile specifice de CO₂ generate de fiecare vehicul utilitar ușor conceput să funcționeze cu un amestec de benzină și 85 % bioetanol („E85”), care respectă legislația Uniunii în materie sau standardele tehnice europene în domeniu, se reduc cu 5 % până la 31 decembrie 2015, drept recunoaștere a sporirii capacităților tehnologice și a capacității de reducere a emisiilor pentru vehiculele care funcționează pe bază de biocarburanți. Această reducere se aplică numai dacă cel puțin 30 % din stațiile de alimentare din statul membru în care este înmatriculat vehiculul utilitar ușor furnizează acest tip de carburant alternativ, cu respectarea criteriilor de durabilitate pentru biocarburanți prevăzute în legislația relevantă a Uniunii.~~

Articolul 76

Gruparea

1. ~~Producătorii de vehicule utilitare ușoare noi~~, cu excepția celor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul articolului ~~44~~10, se pot grupa în scopul îndeplinirii obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4.
2. Acordul de constituire a unei grupări poate viza unul sau mai mulți ani calendaristici, cu condiția ca durata totală a fiecărui acord să nu depășească cinci ani calendaristici, și trebuie să i~~ar acesta poate fi~~ încheiat până cel târziu la

data de 31 decembrie a primului an calendaristic pentru care urmează să fie grupate emisiile. Producătorii care formează o grupare transmit Comisiei următoarele informații:

- (a) producătorii care vor fi incluși în grupare;
- (b) producătorul numit ca administrator al grupării, care va reprezenta punctul de contact al acesteia și va fi responsabil cu plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 98;
- (c) dovezi că administratorul grupării va fi capabil să îndeplinească obligațiile care îi revin în temeiul literei (b) 3.

↓ nou

- (d) categoria de vehicule înregistrate ca M₁ sau N₁, care face obiectul grupării.
-

↓ 510/2011

- 3. În cazul în care administratorul propus al grupării nu întrunește cerința privind plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 98, Comisia notifică acest lucru producătorilor.
- 4. Producătorii incluși într-o grupare notifică în comun Comisiei orice schimbare a administratorului grupării sau a statutului financiar al acestuia, în măsura în care acest fapt ar putea afecta capacitatea sa de a respecta cerința privind plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 89, precum și eventualele modificări ale structurii grupării sau dizolvarea acesteia.
- 5. Producătorii pot încheia acorduri de grupare cu condiția ca acestea să respecte articolele 101 și 102 din TFUE și să permită participarea deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în condiții rezonabile din punct de vedere comercial, a oricărui producător care dorește să devină membru al grupării. Fără a aduce atingere aplicării cu titlu general a normelor în materie de concurență ale Uniunii pentru aceste grupări, toți membrii unei grupări se asigură în special că, în contextul acordului lor de grupare, au loc schimburi de date sau de informații numai referitor la următoarele informații:
 - (a) media emisiilor specifice de CO₂;
 - (b) obiectivul privind emisiile specifice;
 - (c) numărul total ~~de al~~ ~~vehiculelor~~ înmatriculate.
- 6. Alineatul (5) nu se aplică în cazul în care toți producătorii din grupare fac parte din același grup de producători asociați.
- 7. Cu excepția cazului în care se efectuează notificarea ~~prevăzută la în temeiul~~ ~~alineatului~~ (3), producătorii dintr-o grupare în legătură cu care sunt transmise informații Comisiei sunt considerați ~~privit~~ ca fiind un singur producător în ceea

ce privește îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4. Informațiile privind monitorizarea și raportarea referitoare la fiecare producător, precum și privind orice grupare vor fi se înregistratează, se transmit și puse la dispoziție pot fi consultate în registrul central menționat la articolul ~~87~~ alineatul (4).

↓ nou

8. Comisia poate să specifice condițiile detaliate care se aplică unui acord de grupare instituit în temeiul alineatului (5) prin intermediul unor acte de punere în aplicare ce urmează să fie adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

↓ 443/2009 (adaptat)

~~Articolul 7~~

~~Asocierea~~

~~1. Producătorii, cu excepția celor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul articolului 11, se pot constitui într-o asociație în scopul îndeplinirii obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4.~~

~~2. Acordul de constituire a unei asociații poate viza unul sau mai mulți ani calendaristici, cu condiția ca durata totală a fiecărui acord să nu depășească unei ani calendaristici, iar acesta poate fi încheiat până cel târziu la data de 31 decembrie din primul an calendaristic pentru care emisiile urmează să fie asociate. Producătorii care formează o asociație transmit Comisiei următoarele informații:~~

~~(a) producătorii care vor fi incluși în asociație;~~

~~(b) producătorul din cadrul asociației care va fi gestionarul acesteia, va reprezenta punctul ei de contact și va fi responsabil de plata primelor pentru emisiile suplimentare stabilite pentru asociație în conformitate cu articolul 9; și~~

~~(c) dovezile pe care le deține în sprijinul faptului că gestionarul asociației este capabil să îndeplinească obligațiile ce îi revin în temeiul literei (b).~~

~~3. În cazul în care administratorul asociației nu întrunește cerințele privind plata primelor pentru emisiile suplimentare stabilite pentru asociație în conformitate cu articolul 9, Comisia notifică acest lucru producătorilor.~~

~~4. Producătorii înscriși într-o asociație notifică în comun Comisiei orice schimbare a administratorului asociației sau a statutului financiar al acesteia, în măsura în care acest fapt ar putea afecta capacitatea sa de a întruni cerințele privind plata primelor pentru emisiile suplimentare stabilite pentru asociație în conformitate cu articolul 9, precum și eventualele modificări ale structurii asociației sau dizolvarea acesteia.~~

~~5. Producătorii pot încheia acorduri de asociere cu condiția ca acestea să respecte dispozițiile articolelor 81 și 82 din tratat și să permită participarea deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în termeni rezonabili comercial, a oricărui producător care dorește să devină membru al asociației. Fără a aduce atingere aplicării cu caracter general a regulilor de concurență comunitare la aceste asociații, toți membrii unei asociații se vor asigura în special că, în contextul acordului lor de asociere, au loc schimburi de date sau informații, numai referitor la următoarele informații:~~

- ~~(a) media emisiilor specifice de CO₂;~~
- ~~(b) obiectivele privind emisiile specifice;~~
- ~~(c) numărul total al vehiculelor înmatriculate.~~

~~6. Alineatul (5) nu se aplică în cazul în care toți producătorii din asociație fac parte din același grup de producători asociați.~~

~~7. Cu excepția notificării în temeiul alineatului (3), producătorii dintr-o asociație în legătură cu care se transmit informații Comisiei sunt priviți ca un singur producător în scopul îndeplinirii obligațiilor ce le revin în temeiul articolului 4. Informațiile privind monitorizarea și raportarea în legătură cu fiecare producător și fiecare asociație se înregistrează, se transmit și sunt disponibile în registrul central menționat la articolul 8 alineatul (4).~~

Articolul ~~87~~

Monitorizarea și raportarea mediei emisiilor

1. Pentru ~~anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2010 și pentru~~ fiecare an calendaristic ~~ulterior~~, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare autoturism nou ☒ și fiecare vehicul utilitar ușor nou ☒ înmatriculate pe teritoriul său în conformitate cu ~~partea A din anexele II ☒ și III ☒ partea A.~~ Aceste informații sunt puse la dispoziția producătorilor și a importatorilor sau a reprezentanților desemnați de aceștia în fiecare stat membru. Statele membre depun toate eforturile pentru a garanta că organismele raportoare lucrează în mod transparent. Fiecare stat membru se asigură că emisiile specifice de CO₂ ale autoturismelor care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sunt măsurate și înregistrate în certificatul de conformitate.
2. Până la data de 28 februarie a fiecărui an, ~~începând din 2011,~~ statele membre determină și transmit Comisiei informațiile menționate în ~~partea A din anexele II ☒ și III ☒ partea B~~ cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit în conformitate cu formatul menționat în ~~partea B din anexa II ☒ și în partea C din anexa III ☒ partea C.~~
3. La cererea Comisiei, statele membre transmit, de asemenea, întregul set de ansamblu al datelor culese în temeiul conformitate cu alineatului (1).

4. Comisia păstrează un registru central al datelor raportate de statele membre în temeiul conformitate cu prezentul articol și, până la data de 30 iunie a fiecărui an, ~~începând din 2011~~, calculează în mod provizoriu pentru fiecare producător:
- (a) media emisiilor specifice de CO₂ în anul calendaristic precedent;
 - (b) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent; ~~și~~
 - (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia în anul calendaristic precedent și obiectivul acestuia privind emisiile specifice din anul respectiv.

Comisia notifică fiecărui producător calculele provizorii efectuate pentru respectivul producător. Notificarea cuprinde datele, pentru raportate la fiecare stat membru, privind numărul de autoturisme noi $\boxtimes$ și de vehicule utilitare noi $\boxtimes$ înmatriculate și emisiile specifice de CO₂ ale acestora.

Acest registru trebuie să fie disponibil publicului.

5. În termen de trei luni de la primirea notificării cu calculele provizorii efectuate în conformitate cu alineatul (4), producătorii pot notifica Comisiei eventualele erori pe care le conțin datele, specificând statul membru în cazul căruia consideră că s-a produs intervenit eroarea.

Comisia analizează orice notificare din partea producătorilor și, până la data de 31 octombrie, confirmă sau modifică respectivele calculele provizorii în temeiul conformitate cu alineatului (4).

- ~~6. În cazul în care, pe baza calculelor efectuate în conformitate cu alineatul (5), în ceea ce privește anul calendaristic 2010 sau 2011, Comisia are indicii că media emisiilor specifice de CO₂ din anul respectiv pentru un producător a depășit obiectivul privind emisiile specifice stabilit pentru acel an, aceasta notifică producătorul în acest sens.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

- ~~76. Statele membre desemnează o autoritate competentă pentru culegerea și comunicarea datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament și informează Comisia cu privire la autoritatea competentă desemnată area acestei autorități competente până la 8 decembrie 2009. Comisia informează ulterior Parlamentul European și Consiliul cu privire la aceasta.~~

↓ 510/2011 (adaptat)

- ~~8. În fiecare stat membru, autoritatea competentă în materie de colectare și comunicare a datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament este cea desemnată în conformitate cu articolul 8 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.~~

↓ nou

Autoritățile competente asigură caracterul corect și complet al datelor transmise Comisiei și desemnează o persoană de contact care este în măsură să răspundă rapid solicitărilor din partea Comisiei de corectare a erorilor și a omisiunilor din seturile de date transmise.

↓ 443/2009 (adaptat)

~~8. Pentru fiecare an calendaristic în care se aplică articolul 6, statele membre furnizează Comisiei informații cu privire la proporția stațiilor de alimentare și la criteriile de durabilitate cu privire la E85, în conformitate cu articolul respectiv.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (6) (adaptat)

~~9.7.~~ Comisia adoptă norme detaliate privind procedurile de monitorizare și raportare a datelor în temeiul ~~prezentului articol~~ ☒ alineatelor (1)-(7) ☒ și privind aplicarea anexei II, prin intermediul ~~unor actelor~~ de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ~~14 alineatul (2)~~ 15 alineatul (2).

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul ~~14a~~ 16 pentru a modifica cerințele în materie de date și parametrii datelor prevăzute în anexele ~~II~~ ☒ și III ☒.

↓ nou

8. Autoritățile de omologare de tip raportează Comisiei fără întârziere abaterile identificate în emisiile de CO₂ ale vehiculelor aflate în circulație comparativ cu valorile menționate în certificatele de conformitate, în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la [articolul 11a] din Regulamentul (CE) nr .715/2007.

Comisia ia în considerare aceste abateri pentru calcularea mediei emisiilor specifice ale unui producător.

Comisia poate să adopte norme detaliate privind procedurile de raportare a respectivelor abateri și privind luarea în considerare a acestora la calcularea mediei emisiilor specifice. Aceste proceduri se adoptă prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

~~Articolul 8~~

~~Monitorizarea și raportarea mediei emisiilor~~

~~1. Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2012 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculat pe teritoriul său în conformitate cu anexa II partea A. Aceste informații sunt puse la dispoziția producătorilor și a importatorilor sau reprezentanților desemnați de aceștia în fiecare stat membru. Statele membre depun toate eforturile pentru a se asigura că organismele raportoare funcționează în mod transparent.~~

~~2. Până la data de 28 februarie a fiecărui an, începând din 2013, fiecare stat membru determină și transmite Comisiei informațiile menționate în anexa II partea B cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit în conformitate cu formatul precizat în anexa II partea C.~~

~~3. La cererea Comisiei, statele membre transmit de asemenea ansamblul datelor euse în conformitate cu alineatul (1).~~

~~4. Comisia păstrează un registru central al datelor raportate de statele membre în conformitate cu prezentul articol, acest registru fiind pus la dispoziția publicului. Până la 30 iunie 2013 și în fiecare an ulterior, Comisia calculează pentru fiecare producător, cu titlu provizoriu:~~

- ~~(a) media emisiilor specifice de CO₂ în anul calendaristic precedent;~~
- ~~(b) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent;~~
- ~~(c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia în anul calendaristic precedent și obiectivul său privind emisiile specifice din anul respectiv.~~

~~Comisia notifică fiecărui producător calculele sale provizorii efectuate pentru respectivul producător. Notificarea cuprinde, pentru fiecare stat membru, datele privind numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate și emisiile specifice de CO₂ ale acestora.~~

~~5. În termen de trei luni de la primirea notificării privind calculele provizorii realizate în conformitate cu alineatul (4), producătorii pot notifica Comisiei eventualele erori ale datelor, specificând statul membru cu privire la care consideră că s-a produs eroarea.~~

~~6. Comisia analizează orice notificare din partea producătorilor și, până la 31 octombrie, confirmă sau modifică calculele provizorii realizate în temeiul alineatului (4).~~

~~7. Pentru anii calendaristici 2012 și 2013, pe baza calculelor realizate în temeiul alineatului (5), Comisia, în cazul în care este de părere că media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător depășește obiectivul acestuia privind emisiile specifice, îi trimite o notificare în acest sens.~~

~~8. În fiecare stat membru, autoritatea competentă în materie de colectare și comunicare a datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament este cea desemnată în conformitate cu articolul 8 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.~~

~~9. Comisia adoptă norme detaliate privind monitorizarea și raportarea datelor în conformitate cu prezentul articol și privind aplicarea anexei II. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).~~

~~Pentru a ține seama de experiența dobândită în urma aplicării prezentului regulament, Comisia poate modifica anexa II prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute la articolele 16 și 17.~~

~~109.~~ De asemenea, statele membre colectează și raportează, în conformitate cu prezentul articol, date cu privire la înmatriculările de vehicule din categoriile M₂ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, care au o masă de referință de maximum 2 610 kg, ~~precum~~ și cu privire la vehiculele la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

↓ 510/2011 (adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~89~~

Prima pentru emisiile suplimentare

- ~~1. Pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, Comisia impune plata unei prime pentru emisiile suplimentare producătorilor sau administratorilor de grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor în cauză depășește obiectivul acestora privind emisiile specifice.~~
- ~~2. Prima pentru emisiile suplimentare menționată la alineatul (1) se calculează cu ajutorul formulei de mai jos:~~

~~(a) între 2014 și 2018:~~

~~(i) pentru emisiile suplimentare de peste 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{emisiu suplimentare} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi};$$~~

~~(ii) pentru emisiile suplimentare de peste 2 g CO₂/km, dar nu mai mult de 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{emisiu suplimentare} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi};$$~~

~~(iii) pentru emisiile suplimentare de peste 1 g CO₂/km, dar nu mai mult de 2 g CO₂/km:~~

~~[(emisiile suplimentare - 1 g CO₂ /km) × 15 EUR + 5 EUR] × numărul de
vehicule utilitare ușoare noi;~~

~~(iv) pentru emisiile suplimentare de maximum 1 g CO₂/km;~~

~~(emisiile suplimentare × 5 EUR) × numărul de vehicule utilitare ușoare noi;~~

~~(b) începând din 2019:~~

~~(emisiile suplimentare × 95 EUR) × numărul de vehicule utilitare ușoare
noi~~ ☒ nou-înmatriculate ☒.

În sensul prezentului articol se aplică următoarele definiții:

- „emisiile suplimentare” înseamnă numărul pozitiv de grame pe kilometru cu care media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător – ținând seama de reducerile emisiilor de CO₂ obținute mulțumită tehnologiilor inovatoare aprobate în conformitate cu articolul ~~12~~11 – a depășit obiectivul acestuia privind emisiile specifice în anul calendaristic sau într-o parte a anului calendaristic în care se aplică obligația prevăzută la articolul 4, rotunjit la cea mai apropiată a treia zecimală; și
- „numărul de vehicule ~~utilitare ușoare noi~~ ☒ nou-înmatriculate ☒ autoturisme noi sau de ☒ vehicule utilitare ușoare noi ☒ , numărate separat, ☒ al căror producător este și care au fost înmatriculate în perioada respectivă, în conformitate cu criteriile de introducere treptată prevăzute la articolul 4 alineatul (3).

~~3. Comisia adoptă metodologia detaliată de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Respectivele acte se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).~~

~~4. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate ca venit la bugetul general al Uniunii Europene.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

~~Articolul 9~~

Prima pentru emisiile suplimentare

~~1. În cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, pentru fiecare an calendaristic începând cu 2012, depășește obiectivul privind emisiile specifice din anul respectiv, Comisia impune producătorului sau, în cazul unei asociații, administratorului asociației, o primă pentru emisiile suplimentare.~~

~~2. Prima pentru emisiile suplimentare în conformitate cu alineatul (1) se calculează cu ajutorul următoarelor formule:~~

~~(a) între 2012 și 2018:~~

- ~~(i) În cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu mai mult de 3 g CO₂/km:~~
- ~~$$[(\text{Emisiile suplimentare} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numărul de autoturisme noi}$$~~
- ~~(ii) În cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu mai mult de 2 g CO₂/km, dar nu cu mai mult de 3 g CO₂/km:~~
- ~~$$[(\text{Emisiile suplimentare} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numărul de autoturisme noi}$$~~
- ~~(iii) În cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu mai mult de 1 g CO₂/km, dar nu cu mai mult de 2 g CO₂/km:~~
- ~~$$[(\text{Emisiile suplimentare} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numărul de autoturisme noi}$$~~
- ~~(iv) În cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu cel mult 1 g CO₂/km:~~
- ~~$$(\text{Emisiile suplimentare} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numărul de autoturisme noi}$$~~
- ~~(b) din 2019:~~
- ~~$$(\text{Emisiile suplimentare} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numărul de autoturisme noi}$$~~

~~În sensul prezentului articol, „emisii suplimentare”, determinate în conformitate cu articolul 4, înseamnă numărul pozitiv de grame per kilometru cu care media emisiilor specifice ale producătorului ținând seama de reducerile emisiilor de CO₂ realizate prin tehnologii inovatoare aprobate depășește obiectivul privind emisiile specifice în anul calendaristic, rotunjit la cea mai apropiată a treia zecimală; și „numărul de autoturisme noi” înseamnă numărul de autoturisme noi produse de producător, care au fost înmatriculate în anul respectiv potrivit criteriilor de introducere progresivă prevăzute la articolul 4.~~

↓ 333/2014	articolul	1
alineatul (7)		

3. Comisia determină mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) prin intermediul unor ~~actelor~~ de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ~~1514~~ alineatul (2).

↓ 443/2009 (adaptat)

4. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate ca venituri la bugetul general al Uniunii ~~Europene~~.

~~Articolul 10~~

Publicarea performanței producătorilor

- ~~1. Până la 31 octombrie 2011 și până la data de 31 octombrie a fiecărui an ulterior, Comisia publică o listă care conține, pentru fiecare producător:~~

- ~~(a) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent;~~
- ~~(b) media emisiilor specifice de CO₂ din anul calendaristic precedent;~~
- ~~(c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ în anul calendaristic precedent și obiectivul privind emisiile specifice din anul respectiv;~~
- ~~(d) media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi din Comunitate din anul calendaristic precedent; și~~
- ~~(e) masa medie a tuturor autoturismelor noi din Comunitate din anul calendaristic precedent.~~

- ~~2. Începând cu 31 octombrie 2013, lista publicată în temeiul alineatului (1) indică, de asemenea, dacă producătorul a respectat cerințele de la articolul 4 în anul calendaristic precedent.~~

↓ 510/2011 (adaptat)

⇒ nou

~~Articolul 10~~

Publicarea performanței producătorilor

1. Până la data de 31 octombrie 2013 și până la data de 31 octombrie a fiecărui an ~~ulterior~~, Comisia publică ☒ , prin intermediul unor acte de punere în aplicare, ☒ o listă care conține, ~~pentru fiecare producător:~~

- (a) ☒ pentru fiecare producător, ☒ obiectivul său privind emisiile specifice pentru anul calendaristic precedent;
- (b) ☒ pentru fiecare producător, ☒ media emisiilor sale specifice de CO₂ în anul calendaristic precedent;
- (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ ☒ ale producătorului ☒ în anul calendaristic precedent și obiectivul privind emisiile specifice pentru anul respectiv;

(d) media emisiilor specifice de CO₂ pentru toate ☒ autoturismele noi și ☒ vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent; și

(e) media masei ~~medie~~ ☒ în stare de funcționare ☒ pentru toate ☒ autoturismele noi și ☒ vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent ☒ , până la 31 decembrie 2020 ☒ ;

☒ nou

(f) media masei de încercare pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent.

☒ 510/2011 (adaptat)

2. ~~Începând de la 31 octombrie 2015,~~ Lista publicată în temeiul alineatului (1) indică, de asemenea, dacă producătorul a respectat cerințele articolului 4 în anul calendaristic precedent.

☒ nou

3. Pentru publicarea până la 31 octombrie 2022, lista prevăzută la alineatul (1) indică următoarele:

(a) obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030, prevăzute la articolul 1 alineatele (4) și (5) și calculate de Comisie în conformitate cu părțile A și B punctele 6.1.1 și 6.1.2 din anexa I;

(b) valorile a_{2021} , a_{2025} și a_{2030} , calculate de Comisie în conformitate cu părțile A și B punctul 6.2 din anexa I.

☒ 510/2011 (adaptat)

☒ nou

Articolul ~~11~~10

Derogări pentru anumiți producători

1. Un producător poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I, în cazul în care este responsabil pentru mai puțin de ☒ 10 000 de autoturisme noi sau ☒ 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și:
- (a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați; sau

- (b) face parte dintr-un grup de producători asociați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de ☒ 10 000 de autoturisme noi sau ☒ 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune pe an calendaristic; sau
- (c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar operează cu ajutorul propriilor instalații de producție și al propriului centru de proiectare.
2. O derogare solicitată în temeiul alineatului (1) poate fi acordată pentru o perioadă ☐ reînnoibilă ☐ de maximum cinci ani calendaristici. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:
- (a) denumirea producătorului și persoana de contact a acestuia;
- (b) dovezi că producătorul este eligibil pentru o derogare în temeiul alineatului (1);
- (c) informații privind ☒ autoturismele sau ☒ vehiculele utilitare ușoare pe care le produce, inclusiv masa ☐ de încercare ☐ și emisiile specifice de CO₂ ale acestora ☒ autoturisme sau vehicule utilitare ușoare ☒; și
- (d) un obiectiv privind de emisiile specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor sale specifice de CO₂ și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de ☒ autoturism sau de ☒ vehicul utilitar ușor produs.
3. În cazul în care Comisia apreciază că producătorul este eligibil pentru derogarea solicitată în temeiul alineatului (1) și constată că obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ propus de producător corespunde potențialului de reducere al acestuia, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia, și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de vehicul utilitar ușor produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv. ☐ Cererea se depune cel târziu până la data de 31 octombrie a primului an în care se aplică derogarea. ☐
- ~~4. Un producător care beneficiază de o derogare în conformitate cu prezentul articol notifică de îndată Comisiei orice schimbare care afectează sau poate afecta eligibilitatea sa pentru o derogare.~~
- ~~5. În cazul în care Comisia consideră, fie pe baza unei notificări în temeiul alineatului (4), fie din alte considerente, că un producător nu mai este eligibil pentru derogare, Comisia revocă derogarea cu efect de la data de 1 ianuarie a următorului an calendaristic și notifică în acest sens producătorul.~~
- ~~6. În cazul în care producătorul nu își atinge obiectivul de emisii specifice, Comisia impune producătorului prima pentru emisiile suplimentare, astfel cum este prevăzută la articolul 9.~~
- ~~7. Comisia adoptă norme în completarea alineatelor (1)-(6) din prezentul articol, privind, printre altele, interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogare, conținutul cererilor, precum și conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂, prin intermediul actelor delegate în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17.~~

~~8. Cererile de derogare, inclusiv informațiile aduse pentru susținerea acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (4), revocările efectuate în temeiul alineatului (5) și orice impunere a unei prime pentru emisiile suplimentare în temeiul alineatului (6), precum și actele adoptate în conformitate cu alineatul (7) se pun la dispoziția publicului, sub rezerva dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

⇒ nou

~~Articolul 11~~

~~Derogări pentru anumiți producători~~

~~1. Un producător poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I în cazul în care produce mai puțin de 10 000 de autoturisme noi înmatriculate în Comunitate într-un an calendaristic și:~~

~~(a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați, sau~~

~~(b) face parte dintr-un grup de producători asociați care produce, în total, mai puțin de 10 000 de autoturisme noi înmatriculate în Comunitate într-un an calendaristic, sau~~

~~(c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar exploatează propriile instalații de producție și propriul centru de proiectare.~~

~~2. O derogare solicitată în temeiul alineatului (1) poate fi acordată pentru o perioadă de maximum unei ani calendaristici. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:~~

~~(a) denumirea producătorului și persoana de contact;~~

~~(b) dovezile că producătorul este eligibil pentru o derogare în temeiul alineatului (1);~~

~~(c) informații privind autoturismele pe care le produce, inclusiv masa și emisiile specifice de CO₂ ale acestora; și~~

~~(d) a un obiectiv de emisii specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologie de reducere a emisiilor specifice de CO₂ și ținându-se seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul autoturismului produs.~~

~~3. În cazul în care Comisia apreciază că producătorul este eligibil pentru derogarea solicitată în conformitate cu alineatul (1) și constată că obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ propus de producător corespunde potențialului de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologie de reducere a emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia~~

⁴⁴

~~JO L 145, 31.5.2001, p. 43.~~

~~și ținând seama de caracteristicile pieței cărora îi este destinat tipul autoturismului produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv.~~

4. Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în ~~Comunitatea Europeană~~ ☒ Uniune ☒, poate prezenta o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu ☒ partea A punctele 1-4 din ☒ anexa I.

O astfel de cerere poate fi depusă de producător în numele său sau în numele său și al oricăreia dintre întreprinderile sale asociate. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:

- (a) toate informațiile menționate la alineatul (2) literele (a) și (c), inclusiv, dacă este cazul, informații despre orice întreprindere asociată;

↓ 333/2014	articolul 1
alineatul (8)	litera (b)
(adaptat)	

~~(b) dacă aplicarea se referă la punctul 1 literele (a) și (b) din anexa I, un obiectiv care reprezintă o reducere de 25 % față de media emisiilor specifice de CO₂ în 2007 sau, în cazul în care mai multe întreprinderi asociate depun o singură cerere, o reducere de 25 % față de media calculată între valorile medii ale emisiilor specifice de CO₂ ale întreprinderilor respective în 2007.~~

↓ 333/2014	articolul 1
alineatul (8)	litera (c)

~~(be) dacă aplicarea se referă la punctul 1 litera (c) din anexa I, un obiectiv care reprezintă o reducere de 45 % față de media emisiilor specifice de CO₂ în 2007 sau, în cazul în care mai multe întreprinderi asociate depun o singură cerere, o reducere de 45 % față de media calculată între valorile medii ale emisiilor specifice de CO₂ ale întreprinderilor respective în 2007.~~

↓ 443/2009

În cazul în care nu există informații privind media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător pentru anul 2007, Comisia stabilește un obiectiv echivalent de reducere a emisiilor bazat pe cele mai performante tehnologii de reducere a emisiilor de CO₂ utilizate pentru autoturismele cu o masă comparabilă și ținând seama de caracteristicile pieței cărora îi este destinat tipul de autoturism produs. Acest obiectiv este folosit de solicitant în scopul menționat la litera (b).

Comisia acordă o derogare producătorului atunci când se demonstrează îndeplinirea ~~respectarea~~ criteriilor pentru acordarea derogării menționate la ~~în~~ prezentul alineat.

5. Un producător care beneficiază de o derogare în temeiul prezentului articol notifică de îndată Comisia cu privire la orice schimbare care afectează sau poate afecta eligibilitatea sa pentru o derogare.
6. În cazul în care Comisia consideră, fie pe baza unei notificări în temeiul alineatului (5), fie din alte considerente, că un producător nu mai este eligibil pentru derogare, Comisia revocă derogarea începând cu data de 1 ianuarie a din următorului an calendaristic și notifică producătorul în acest sens.
7. În cazul în care producătorul nu își îndeplinește ~~realizează~~ obiectivul privind ~~său~~ ~~de~~ emisiile specifice, Comisia impune producătorului prima pentru emisiile suplimentare, astfel cum este prevăzută la articolul 98.

↓ 333/2014 articolul 1 alineatul (8) litera (d)
--

8. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a ~~14~~ 16 prin care prevede norme pentru completarea alineatelor (1)-(7) din prezentul articol, în ceea ce privește interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogări, conținutul cererilor, precum și conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂.

↓ 443/2009

9. Cererile de derogare, inclusiv informațiile în ~~sprijinul~~ în susținerea acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (5), revocările efectuate în temeiul ~~conformitate cu~~ alineatului (6) și orice impunere a unei prime pentru emisiile suplimentare în temeiul alineatului (7), precum și orice măsură adoptată în temeiul ~~conformitate cu~~ alineatului (8) se pun la dispoziția publicului, sub rezerva dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei ⁴⁵.

Articolul 1142

Eco-inovareările

⁴⁵ Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (JO L 145, 31.5.2001, p. 43).

↓ 333/2014	articolul 1
alineatul (9) litera (a)	
⇒ nou	

1. La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO₂ realizate prin utilizarea tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile.

Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea ⇒ mediei ⇐ obiectivelor privind emisiile specifice ale unui producător poate fi de cel mult 7 g CO₂/km.

↓ nou

Comisia poate să ajusteze plafonul, cu efect din 2025. Aceste ajustări pot fi efectuate prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 16.

↓ 443/2009 (adaptat)	
→ ₁ 333/2014	articolul 1
alineatul (9) litera (b)	
⇒ nou	

2. →₁ Comisia adoptă, prin intermediul unor ~~actelor~~ de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare sau a pachetelor tehnologice inovatoare menționate la alineatul (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ~~1514~~ alineatul (2) din prezentul regulament. ← Respectivele dispoziții detaliate se bazează pe criteriile următoare privind tehnologiile inovatoare:

(a) furnizorul sau producătorul poartă răspunderea pentru reducerea emisiilor de CO₂ ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;

(b) tehnologiile inovatoare aduc o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO₂;

(c) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre ~~trebuie să nu intre~~ sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO₂;

(d) ~~sau~~ ☒ tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre ☒ sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO₂/km menționată la articolul 1 ~~sau~~ și să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții de drept ~~comunitar~~ ☒ al Uniunii ☒. ⇒ Începând cu 1 ianuarie 2025, acest criteriu nu se aplică în

ceea ce privește îmbunătățirile în materie de eficiență destinate sistemelor de aer condiționat. ↩

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (9) litera (c)

3. Un furnizor sau un producător care solicită ca o măsură să fie aprobată în calitate de tehnologie inovatoare sau de pachet tehnologic inovator trebuie să transmită Comisiei un raport, însoțit de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat. În eventualitatea unei interacțiuni între această măsură și o altă tehnologie inovatoare sau un pachet tehnologic inovator deja aprobat(ă)e, raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează gradul în care interacțiunea modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.

↓ 443/2009

4. Reducerea realizată trebuie să fie atestată de Comisie, pe baza criteriilor stabilite la alineatul (2).

↓ 510/2011 (adaptat)

~~Articolul 12~~

Ecoînnovațiile

↓ 253/2014 articolul 1
alineatul (4) litera (a)
(adaptat)

~~1. La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se țin seama de reducerile emisiilor de CO₂ realizate prin intermediul utilizării tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).~~

~~Contribuția totală a tehnologiilor menționate la reducerea obiectivului privind emisiile specifice al unui producător poate fi de cel mult 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014	articolul	1
alineatul (4)	litera	(b)
(adaptat)		

~~2. Până la 31 decembrie 2012, Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare sau a pachetelor tehnologice inovatoare menționate la alineatul (1). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament. Dispozițiile detaliate respective sunt în conformitate cu dispozițiile stabilite la articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și se bazează pe următoarele criterii privind tehnologiile inovatoare:~~

↓ 510/2011 (adaptat)

~~(a) furnizorul sau producătorul trebuie să poarte răspunderea pentru reducerea emisiilor de CO₂ ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;~~

~~(b) tehnologiile inovatoare trebuie să aducă o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO₂;~~

~~(c) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre sub incidența cielului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO₂ sau sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO₂/km menționată la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 sau să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții ale legislației Uniunii.~~

~~3. Un furnizor sau un producător care solicită ca o măsură să fie aprobată în calitate de tehnologie inovatoare transmite Comisiei un raport, însoțit de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat. În eventualitatea unei posibile interacțiuni între această măsură și o altă tehnologie inovatoare deja aprobată, raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează măsura în care interacțiunea respectivă modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.~~

~~4. Comisia atestă reducerea realizată pe baza criteriilor stabilite la alineatul (2).~~

↓ nou

Articolul 12

Emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere

1. Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151. Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.

2. În acest scop, Comisia asigură disponibilitatea, din partea producătorilor sau a autorităților naționale, după caz, a unor date fără caracter personal fiabile privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare.
3. Comisia poate să adopte măsurile prevăzute la prezentul articol prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

↓ 443/2009 (adaptat)

Articolul 13

~~Revizuirea și raportarea~~ ☒ Ajustarea valorilor M₀ și TM₀ ☒

- ~~1. În 2010, Comisia va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului privind progresele realizate în vederea punerii în aplicare a abordării integrate a Comunității pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare.~~

↓ nou

1. Valorile M₀ și TM₀ prevăzute în părțile A și B din anexa I se ajustează după cum urmează:

↓ 443/2009 (adaptat)

⇒ nou

- ~~2. (a) Până la 31 octombrie 2014 ☒ 2020 ☒, și ulterior, la fiecare trei ani, se adoptă măsuri de modificare a anexei I, pentru ajustarea valorii M₀ menționată în respectiva anexă, ☒ prevăzută în partea A punctele 1-5 din anexa I se ajustează ☒ la masa medie ⇒ în stare de funcționare ⇐ a autoturismelor noi din cei trei ani calendaristici anteriori, ⇒ 2017, 2018, și 2019. Această nouă valoare M₀ se aplică de la 1 ianuarie 2022 și până la 31 decembrie 2024; ⇐~~

↓ nou

(b) până la 31 octombrie 2022, valoarea M₀ prevăzută în partea B punctele 1-5 din anexa I se ajustează la media masei în stare de funcționare a vehiculelor utilitare ușoare noi din cei trei ani calendaristici anteriori, 2019, 2020 și 2021. Această nouă valoare M₀ se aplică în 2024;

(c) până la 31 octombrie 2022, valoarea indicativă TM₀ pentru 2025 se determină ca media masei de încercare aferentă autoturismelor noi, respectiv vehiculelor utilitare ușoare noi din 2021;

(d) până la 31 octombrie 2024 și, ulterior, la fiecare doi ani, valorile TM₀ prevăzute în părțile A și B din anexa I se ajustează la media masei de încercare aferentă autoturismelor noi, respectiv vehiculelor utilitare ușoare noi din cei doi ani calendaristici precedenți, începând cu 2022 și 2023. Noua valoare TM₀ aferentă se aplică de la data de 1 ianuarie a anului calendaristic care urmează datei ajustării.

↓ 443/2009

~~Măsurile respective intră în vigoare pentru prima oară la 1 ianuarie 2016 și, ulterior, la fiecare trei ani.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (10) litera (a)
(adaptat)

2. Comisia adoptă respectiv măsurile ☒ prevăzute la alineatul (1) ☒ prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolul 16~~14~~.

↓ 510/2011

Articolul ~~13~~14

Reexaminarea și raportarea

↓ nou

1. În 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, însoțit, după caz, de o propunere de modificare a regulamentului. Acest raport va analiza, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151, introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute și instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare raportată în temeiul Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁶.

⁴⁶ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

↓ 253/2014 alineatul (5) (adaptat)	articolul litera (a)	1 (a)
--	----------------------------	----------

~~1. Până la data de 31 decembrie 2015, Comisia reexaminează obiectivele privind emisiile specifice și modalitățile stabilite, precum și alte aspecte din prezentul regulament în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi pentru perioada de după 2020. În această privință, evaluarea ratei de reducere necesare se realizează în conformitate cu obiectivele climatice pe termen lung ale Uniunii și cu implicațiile pentru dezvoltarea unei tehnologii rentabile de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele comerciale ușoare. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul respectivei reexaminări. Raportul respectiv trebuie să includă orice propunere adecvată de modificare a prezentului regulament, inclusiv posibila stabilire a unui obiectiv realist și realizabil, pe baza unei evaluări de impact cuprinzătoare care va ține seama de menținerea competitivității în domeniul industriei vehiculelor comerciale ușoare și al industriilor sale conexe. La elaborarea unor astfel de propuneri, Comisia trebuie să se asigure că acestea sunt cât mai neutre posibil din punct de vedere concurențial și că sunt echitabile din punct de vedere social și durabile.~~

↓ 510/2011 (adaptat)

~~2. Dacă este cazul, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până în 2014, o propunere privind includerea în prezentul regulament a vehiculelor din categoriile N₂ și M₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, care au o masă de referință de maximum 2 610 kg, precum și a vehiculelor la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, în vederea realizării obiectivului pe termen lung, începând cu anul 2020.~~

~~3. Până în 2014 și după efectuarea unei evaluări de impact, Comisia publică un raport privind disponibilitatea datelor referitoare la amprenta la sol și la sarcina utilă și utilizarea acestora ca parametri de utilitate pentru determinarea obiectivelor privind emisiile specifice și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a anexei I, în conformitate cu procedura legislativă ordinară.~~

~~4. Până la 31 decembrie 2011, Comisia stabilește o procedură de obținere a unor valori reprezentative pentru emisiile de CO₂, eficiența carburantului și masa vehiculelor completate, garantând, totodată, că producătorul vehiculului de bază are acces în timp util la masa și emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului completat.~~

~~5. Până la 31 octombrie 2016 și, ulterior, la fiecare trei ani, Comisia modifică anexa I prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17, în vederea ajustării valorii M₀, menționată în respectiva anexă, la masa medie a vehiculelor utilitare ușoare noi din cei trei ani calendaristici precedenți.~~

~~Aceste ajustări intră în vigoare pentru prima dată la 1 ianuarie 2018 și, ulterior, la fiecare trei ani.~~

~~6. Comisia include vehiculele utilitare ușoare în cadrul reexaminării procedurilor de măsurare a emisiilor de CO₂ în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.~~

~~Comisia include vehiculele utilitare ușoare în cadrul revizuirii Directivei 2007/46/CE în conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

⇒ nou

~~32. Începând cu 2012, Comisia~~ ⇒ ia în considerare evaluările efectuate în temeiul articolului 12 și poate, după caz, să ~~efectuează o evaluare de impact cu scopul de a revizuiască până în 2014, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, procedurile de măsurare a emisiilor de CO₂ după cum se prevede în Rregulamentul menționat~~ ☒ (CE) nr. 715/2007 ☒. Comisia prezintă, în special, propuneri corespunzătoare în vederea adaptării procedurilor astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele ⇒ în condiții ⇐ reale ⇒ de conducere ⇐ în materie de emisii de CO₂ ale autoturismelor ☒ și ale vehiculelor utilitare ușoare. ☒ și ~~propuneri pentru includerea tehnologiilor inovatoare aprobate definite la articolul 12, care ar putea fi reflectate în ciclul de încercare. Comisia garantează că aceste proceduri sunt ulterior revizuite în mod periodic.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

~~4. Până în 2010, Comisia revizuieste Directiva 2007/46/CE, astfel încât fiecare tip/variantă versiune să corespundă unei categorii unice de tehnologii inovatoare.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (10) litera (c)
(adaptat)

~~5. Până la 31 decembrie 2015, Comisia reexaminează obiectivele privind emisiile specifice și modalitățile stabilite, precum și alte aspecte din prezentul regulament, inclusiv dacă parametrul de utilitate este necesar în continuare și dacă parametrul de utilitate cel mai fiabil este masa sau amprenta la sol, în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi pentru perioada de după 2020. În această privință, evaluarea ratei de reducere necesare se realizează în conformitate cu obiectivele climatice pe termen lung ale Uniunii și cu implicațiile pentru dezvoltarea tehnologiilor rentabile de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul respectivei reexaminări. Raportul respectiv trebuie să includă orice propunere adecvată de modificare a prezentului regulament, inclusiv posibilitatea fixării unui obiectiv realist și realizabil, pe baza unei evaluări de impact cuprinzătoare care va ține seama de menținerea competitivității în domeniul industriei auto și a industriilor conexe. La elaborarea unor~~

~~asemenea propuneri, Comisia se asigură că acestea sunt formulate într-un mod cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial și că sunt echitabile din punct de vedere social și durabile.~~

↓ 443/2009 (adaptat)

~~6. Până în 2014, după efectuarea unui studiu de impact, Comisia publică un raport privind disponibilitatea datelor referitoare la amprenta la sol și utilizarea acestora în calitate de parametru de utilitate pentru determinarea obiectivelor privind emisiile specifice și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a anexei I.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (10) litera (d)
(adaptat)
⇒ nou

~~73.~~ Prin intermediul ~~unor~~ actelor de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta orice schimbare în procedura reglementară de testare ~~încreiere reglementată~~ pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂ menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007, ~~și~~ în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 ~~⇒ și, după caz,~~ în Regulamentul (UE) 2017/1151 ~~⇒~~. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ~~1415~~ alineatul (2) din prezentul regulament.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul ~~14a~~ 16 pentru adaptarea formulelor prevăzute în anexa I, utilizând metodologia adoptată în temeiul primului paragraf, asigurând totodată faptul că cerințele de reducere a emisiilor aplicabile producătorilor și vehiculelor de utilitate diferită în cadrul procedurilor de testare vechi și noi se caracterizează printr-o rigoare comparabilă.

↓ 253/2014 articolul 1
alineatul (5) litera (b)

~~Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta eventualele schimbări în procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂ menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei⁴⁷. Respectivele acte de~~

⁴⁷ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

~~punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.~~

~~Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 15 și sub rezerva condițiilor stabilite la articolele 16 și 17 pentru a adapta formulele prevăzute în anexa I, utilizând metodologia adoptată în conformitate cu primul paragraf, asigurând totodată faptul că cerințele de reducere a emisiilor aplicabile producătorilor și vehiculelor de utilitate diferită în cadrul procedurilor de testare vechi și noi se caracterizează printr-o rigoare comparabilă.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (11) (adaptat)
⇒ nou

Articolul 1544

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul ~~schimbărilor climatice~~ ☒ uniunii energetice ☒ instituit prin [articolul 937] din ~~Decizia nr. 280/2004/CE~~ ☒ [Regulamentul (UE) [...]] ☒ al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁸ ⇒ ⁴⁹ ⇐. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁰.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
3. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

↓ 510/2011 (adaptat)

Articolul 14

Procedura comitetului

- ~~1. Comisia este asistată de Comitetul schimbărilor climatice instituit prin articolul 9 din Decizia nr. 280/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 februarie~~

⁴⁸ ~~Decizia nr. 280/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 februarie 2004 privind un mecanism de monitorizare a emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de punere în aplicare a Protocolului de la Kyoto (JO L 49, 19.2.2004, p. 1).~~

⁴⁹ ~~Regulamentul (UE) [.../...] al Parlamentului European și al Consiliului privind guvernanta uniunii energetice (JO L ...,...).~~

⁵⁰ ~~Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).~~

~~2004 privind un mecanism de monitorizare a emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de punere în aplicare a Protocolului de la Kyoto⁵⁴. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.~~

~~2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.~~

↓ 253/2014 articolul 1
alineatul (6) (adaptat)

~~2a. În cazul în care comitetul menționat la alineatul (1) nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.~~

↓ 333/2014 articolul 1
alineatul (12) (adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~14~~16

Exercitarea delegării de competențe

~~1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.~~

~~21. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7 alineatul (7) & alineatul (9) al doilea paragraf, la articolul 10 alineatul (8) ~~11~~, ⇒ la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf ⇐, la articolul 13 alineatul (2) ~~al treilea paragraf~~ și la articolul 14 alineatul (3) ~~13 alineatul (7)~~ al doilea paragraf se conferă Comisiei pe o perioadă de ~~cinci ani de la 8 aprilie 2014~~ ⇒ durată nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament] ⇐. Cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de ~~cinci ani~~, Comisia elaborează un raport referitor la delegarea de competențe. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.~~

~~32. Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 7 alineatul (7) & ~~alineatul (9)~~ al doilea paragraf, la articolul 10 alineatul (8) ~~11~~, ⇒ la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, ⇐ la articolul 13 alineatul (2) ~~al treilea paragraf~~ și la articolul 14 alineatul (3) ~~13 alineatul (7)~~ al doilea paragraf. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia de revocare produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al~~

⁵¹ JO L 49, 19.2.2004, p. 1.

Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

43. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
54. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 7 alineatul (7) ~~8-a~~ ~~alineatul (9)~~ al doilea paragraf, ~~al~~ articolului 10 ~~alineatul (8)~~ ~~11~~, ~~⇒~~ al articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, ~~⇐~~, ~~al~~ articolului 13 alineatul (2) ~~al~~ ~~treilea paragraf~~ și al articolului 14 alineatul (3) ~~13-a~~ ~~alineatul (7)~~ al doilea paragraf intră în vigoare numai dacă nu a fost formulată nicio obiecție de către Parlamentul European sau de către Consiliu în termen de două luni de la notificarea actului respectiv ~~către~~ Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 510/2011 (adaptat)

- ~~1. Competența de adoptare a actelor delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) paragraful al doilea, articolul 11 alineatul (7), articolul 13 alineatul (5) și articolul 13 alineatul (6) paragraful al patrulea este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 3 iunie 2011. Comisia prezintă un raport privind competențele delegate cel târziu cu șase luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se reînnoiește automat pentru perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul o revocă în conformitate cu articolul 16.~~
- ~~2. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.~~
- ~~3. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la articolele 16 și 17.~~

~~Articolul 16~~

~~Revocarea delegării de competențe~~

- ~~1. Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (9) paragraful al doilea, articolul 11 alineatul (7), articolul 13 alineatul (5) și articolul 13 alineatul (6) paragraful al patrulea.~~
- ~~2. Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe depune eforturi pentru a informa cealaltă instituție și Comisia într-un termen rezonabil înaintea adoptării unei decizii finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și posibilele motive de revocare.~~
- ~~3. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară, specificată în~~

~~aceasta. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare. Aceasta se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.~~

~~Articolul 17~~

~~Obiecțiuni la actele delegate~~

~~1. Parlamentul European sau Consiliul poate formula obiecțiuni la un act delegat în termen de două luni de la data notificării.~~

~~La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, acest termen se prelungește cu două luni.~~

~~2. În cazul în care, la expirarea termenului prevăzut la alineatul (1), nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni la actul delegat, acesta se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și intră în vigoare la data prevăzută în cuprinsul său.~~

~~Actul delegat poate fi publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și poate intra în vigoare înainte de expirarea termenului respectiv în cazul în care atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia cu privire la intenția lor de a nu formula obiecțiuni.~~

~~3. În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul formulează obiecțiuni la un act delegat în termenul prevăzut la alineatul (1), acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecțiuni la un act delegat prezintă motivele care au stat la baza acestora.~~

↓ nou

Articolul 17

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007

În Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se introduce următorul articol 11a:

„Articolul 11a

Conformitatea în funcționare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil

1. Sub rezerva adoptării și a intrării în vigoare a procedurilor prevăzute la alineatul (2), autoritățile de omologare de tip verifică, pe baza unor eşantioane adecvate și reprezentative, dacă vehiculele care au intrat în circulație și pentru care au acordat omologarea de tip sunt conforme cu valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate.
2. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 15 pentru a stabili procedurile de verificare a conformității în funcționare a vehiculelor utilitare ușoare în ceea ce privește valorile certificate ale emisiile de CO₂ și ale consumului de combustibil.”

↓ 443/2009 (adaptat)

Articolul ~~15~~18

Abrogare

~~Decizia nr. 1753/2000/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2010.~~

~~Cu toate acestea, articolele 4, 9 și 10 din decizia respectivă rămân în vigoare până la data la care Comisia transmite Parlamentului European un raport privind datele de monitorizare din anul calendaristic 2009.~~

↓ nou

Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2020.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

↓ 443/2009 (adaptat)

⇒ nou

Articolul ~~16~~19

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a ~~treia~~ ☒ douăzecea ☒ zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

⇒ Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2020. ⇐

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

**FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ PENTRU PROPUNERILE CU IMPLICAȚII
BUGETARE STRICT LIMITATE LA VENITURI**

1. TITLUL PROPUNERII:

Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare (reformare).

2. LINII BUGETARE:

Capitolul și articolul: capitolul bugetar 71 – Amenzi și sancțiuni, postul bugetar 7 1 9 1 – Alte amenzi și daune cominatorii nealocate

Suma înscrisă în buget pentru exercițiul financiar în cauză: p.m. (a se vedea secțiunea 5).

3. IMPLICAȚII FINANCIARE

- ☐ Propunerea nu are implicații financiare
- ☒ Propunerea nu are implicații financiare asupra cheltuielilor, dar are implicații financiare asupra veniturilor – efectul este următorul:

(milioane EUR cu o zecimală)

Linia bugetară	Venituri ⁵²
Capitolul bugetar 71 – Amenzi și sancțiuni, postul bugetar 7 1 9 1 – Alte amenzi și daune cominatorii nealocate	p.m. (a se vedea secțiunea 5)

4. MĂSURI ANTIFRAUDĂ

În plus față de aplicarea Regulamentului financiar de prevenire a fraudei și a neregulilor, se va efectua controlul calității și verificarea datelor transmise, ca parte a procedurii anuale de monitorizare și raportare.

⁵² În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe agricole, cotizații pentru zahăr, taxe vamale), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea a 20 % reprezentând costurile de colectare.

5. ALTE OBSERVAȚII

În conformitate cu articolul 8 din propunere, Comisia impune producătorului o primă pentru emisiile suplimentare sau, în cazul unei grupări, administratorului grupării, dacă media emisiilor specifice de CO₂ a producătorului respectiv depășește obiectivul acestuia privind emisiile specifice. Această procedură este în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009⁵³ și cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011⁵⁴, care în prezent sunt în vigoare și care urmează să fuzioneze și să fie înlocuite cu o nouă legislație. Metodele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare sunt stabilite în Decizia 2012/100/UE a Comisiei⁵⁵ și în Decizia 2012/99/UE a Comisiei⁵⁶.

Întrucât veniturile vor fi obținute numai dacă un producător își depășește obiectivul privind emisiile specifice, nu este posibil să se anticipeze dacă vor exista venituri și, în cazul în care acestea ar exista, să se determine valoarea lor.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>