

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** REGULAMENTUL (CE) NR. 443/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 aprilie 2009

de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 140, 5.6.2009, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <b><u>M1</u></b>	Regulamentul (UE) nr. 397/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013	L 120	4	1.5.2013
► <b><u>M2</u></b>	Regulamentul (UE) nr. 333/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2014	L 103	15	5.4.2014
► <b><u>M3</u></b>	Regulamentul delegat (UE) 2015/6 al Comisiei din 31 octombrie 2014	L 3	1	7.1.2015



**REGULAMENTUL (CE) NR. 443/2009 AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din 23 aprilie 2009**

**de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru  
autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a  
reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 175 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>,

întrucât:

- (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 CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare, asigurând totodată funcționarea corespunzătoare a pieței interne.
- (2) Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice, care a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 94/69/CE a Consiliului <sup>(3)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> JO C 77, 31.3.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> Avizul Parlamentului European din 17 decembrie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 6 aprilie 2009.

<sup>(3)</sup> JO L 33, 7.2.1994, p. 11.

**▼B**

- (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.
- (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 CO<sub>2</sub> 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.
- (5) Prezentul regulament se bazează pe un proces solid instituit de măsurare și monitorizare a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> produse de autoturismele noi<sup>(1)</sup>. Prezintă importanță ca stabilirea cerințelor privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> să ofere în continuare producătorilor previzibilitatea și siguranța planificării pe întreg teritoriul Comunității pentru flotele de autoturisme noi din Comunitate.
- (6) În 1995, Comisia a adoptat o Strategie comunitară de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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.
- (7) În 1998, Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA) a adoptat un angajament de reducere la 140 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> generate de autoturisme<sup>(2)</sup> (ACEA); prin Recomandarea 2000/303/CE a Comisiei din 13 aprilie 2000 privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme (KAMA)<sup>(3)</sup> și prin Recomandarea 2000/304/CE a Comisiei din 13 aprilie 2000 privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme (JAMA)<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 202, 10.8.2000, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 40, 13.2.1999, p. 49.

<sup>(3)</sup> JO L 100, 20.4.2000, p. 55.

<sup>(4)</sup> JO L 100, 20.4.2000, p. 57.

**▼B**

- (8) La 7 februarie 2007, Comisia a adoptat două comunicări paralele: o comunicare privind rezultatele revizuirii Strategiei comunitare de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/km până în 2008/2009, în lipsa unor măsuri suplimentare, obiectivul Comunității de a obține o medie a emisiilor de 120 g CO<sub>2</sub>/km nu poate fi realizat până în 2012.
- (9) Comunicările au propus o abordare integrată în vederea atingerii obiectivului UE de 120 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> pentru atingerea unui obiectiv de 130 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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 vehiculelor <sup>(1)</sup>. O reducere suplimentară de 10 g CO<sub>2</sub>/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.
- (10) Cadrul legislativ de punere în aplicare a obiectivului privind media emisiilor flotei de autoturisme 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 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.
- (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 CO<sub>2</sub> generate de vehiculele rutiere.
- (12) Pentru a menține diversitatea pieței de autoturisme și capacitatea acestora de a satisface diverse cerințe ale consumatorilor, obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme ar trebui definite în funcție de utilitatea autoturismului, pe bază liniară. Pentru a descrie această utilitate, masa reprezintă un parametru adecvat, care realizează o corelare cu emisiile actuale și, prin urmare, ar conduce la obiective mai realiste și neutre din punct de vedere concurențial, iar datele privind masa sunt disponibile cu ușurință. În plus, ar trebui să fie culese și date privind alți parametri de utilitate cum ar fi amprenta la sol (care reprezintă

<sup>(1)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

**▼B**

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.

- (13) Obiectivul prezentului regulament îl reprezintă crearea de stimulente pentru industria auto, în sensul realizării de investiții în tehnologii noi. Prezentul regulament promovează activ eco-inovația și ia în considerare viitoare 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.
- (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 CO<sub>2</sub> 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.
- (15) Utilizarea anumitor carburanți alternativi poate genera reduceri importante de CO<sub>2</sub> 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 alternativi.
- (16) Pentru concordanța cu abordarea adoptată în temeiul strategiei Comisiei pentru emisiile de CO<sub>2</sub> 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.
- (17) 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 <sup>(1)</sup> instituie un cadru armonizat care conține dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor autovehiculelor noi aflate sub incidența sa. Entitatea responsabilă de respectarea prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu entitatea responsabilă de toate aspectele procesului de omologare de tip în conformitate cu directiva menționată și de asigurarea conformității producției.

<sup>(1)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

**▼B**

- (18) 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 a prezentului regulament. Vehiculele care sunt clasificate în categoria M<sub>1</sub> 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.
- (19) 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 parcul de autoturisme noi în loc să respecte obiectivele de emisii de CO<sub>2</sub> 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.
- (20) 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 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 CO<sub>2</sub> 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.
- (21) 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 CO<sub>2</sub> 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.

## ▼B

- (22) În stabilirea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> pentru toate autoturismele noi înmatriculate în Comunitate care se află în responsabilitatea producătorilor, ar trebui să se ia în considerare toate autoturismele, indiferent de masa acestora sau de alte caracteristici. Cu toate că Regulamentul (CE) nr. 715/2007 nu se aplică autoturismelor 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 ar trebui măsurate pe baza unei proceduri de măsurare similare celei stabilite pentru autoturisme în Regulamentul (CE) nr. 692/2008<sup>(1)</sup>. Valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> care rezultă ar trebui menționate în certificatul de conformitate al vehiculului pentru a putea fi incluse în sistemul de monitorizare.
- (23) 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 pentru asociația respectivă.
- (24) Este necesar un mecanism solid de conformitate pentru a se asigura îndeplinirea obiectivelor din prezentul regulament.
- (25) Emisiile specifice de CO<sub>2</sub>, generate de autoturismele noi, sunt măsurate de o manieră armonizată 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 în Comunitate, culese 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.
- (26) 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 culese 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

<sup>(1)</sup> 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 comerciale ușoare (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

## ▼B

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.

- (27) 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 CO<sub>2</sub> depășește nivelul stabilit de prezentul regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic începând cu 2012. Această primă se ajustează în funcție de măsura în care producătorii nu își respectă obiectivele. Această primă ar trebui să crească în timp. Pentru a oferi un stimulent suficient în vederea luării unor măsuri de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, prima ar trebui să reflecte costurile tehnologice. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venit la bugetul general al Uniunii Europene.
- (28) Având în vedere scopul și procedurile instituite prin prezentul regulament, măsurile naționale pe care le-ar putea menține sau introduce statele membre în conformitate cu articolul 176 din tratat ar trebui să evite impunerea unor sancțiuni suplimentare sau mai stricte producătorilor care nu îndeplinesc obiectivele care le revin în temeiul prezentului regulament.
- (29) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării depline a regulilor de concurență comunitare.
- (30) 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.
- (31) 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 Comisiei <sup>(1)</sup>.
- (32) 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 încercare reglementată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>. 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.

<sup>(1)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.



**▼B**

- (33) Decizia nr. 1753/2000/CE ar trebui abrogată, din motive de simplificare și claritate juridică.
- (34) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea cerințelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței interne și pentru a realiza obiectivul general al Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, nu poate fi realizat în mod suficient de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele acțiunii propuse, acest obiectiv poate fi mai bine realizat la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității menționat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

**Obiect și obiective**

Prezentul regulament stabilește cerințele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi, 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 CO<sub>2</sub> de 120 g CO<sub>2</sub>/km pentru flota de autoturisme noi. Prezentul regulament stabilește media emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi la 130 g CO<sub>2</sub>/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.

**▼M2**

Începând cu anul 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 95 g CO<sub>2</sub>/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.

**▼B**

Prezentul regulament va fi completat de măsuri suplimentare corespunzătoare unei reduceri de 10 g CO<sub>2</sub>/km, ca parte a abordării integrate comunitare.

*Articolul 2*

**Domeniul de aplicare**

(1) Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub> astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE (denumite în continuare „autoturisme”), care sunt înmatriculate în Comunitate pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Comunității (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.

**▼B**

(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.

**▼M2**

(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.

**▼B***Articolul 3***Definiții**

- (1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (a) „media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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;
  - (f) „emisiile specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă emisiile de CO<sub>2</sub> ale unui autoturism, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și specificate ca emisii masice (combinate) de CO<sub>2</sub> în certificatul de conformitate. În cazul autoturismelor care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007, „emisiile specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate în conformitate cu procedurile de măsurare prevăzute pentru autoturisme de Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau în conformitate cu procedurile adoptate de Comisie în vederea stabilirii emisiilor de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor de acest tip;
  - (g) „obiectivele privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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.

**▼B**

(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:

**▼M2**

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

**▼B**

— 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 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 CO<sub>2</sub> 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.

**▼M2**

În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, 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;

**▼M2**

- 95 % în 2020;
- 100 % până la sfârșitul lui 2020 și ulterior.

**▼B***Articolul 5***Credite suplimentare**

Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, fiecare autoturism nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO<sub>2</sub> mai mică de 50 g CO<sub>2</sub>/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.

**▼M2***Articolul 5a***Credite suplimentare pentru obiectivul de 95 g CO<sub>2</sub>/km**

Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, fiecare autoturism nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO<sub>2</sub> mai mică de 50 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km pe parcursul perioadei respective pentru fiecare producător.

**▼B***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 CO<sub>2</sub> 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.

**▼B***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 cinci 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 înscrși 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 CO<sub>2</sub>;
- (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.

**▼B**

(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 8***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 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 garanta că organismele raportoare lucrează în mod transparent. Fiecare stat membru se asigură că emisiile specifice de CO<sub>2</sub> 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 anexa II partea B cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit în conformitate cu formatul menționat în anexa II partea C.

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

(4) Comisia păstrează un registru central al datelor raportate de statele membre în 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 CO<sub>2</sub> în anul calendaristic precedent;
- (b) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent; și
- (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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, raportate la fiecare stat membru, privind numărul de autoturisme noi înmatriculate și emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale acestora.

Acest registru trebuie să fie disponibil publicului.

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

**▼B**

Comisia analizează orice notificare din partea producătorilor și, până la data de 31 octombrie, confirmă sau modifică calculele provizorii în conformitate cu alineatul (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 CO<sub>2</sub> din anul respectiv pentru un producător a depășit obiectivul privind emisiile specifice stabilit pentru acel an, aceasta notifică producătorul în acest sens.

(7) Statele membre desemnează o autoritate competentă pentru culegerea și comunicarea datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament și informează Comisia cu privire la desemnarea acestei autorități competente până la 8 decembrie 2009. Comisia informează ulterior Parlamentul European și Consiliul cu privire la aceasta.

(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.

**▼M2**

(9) Comisia adoptă norme detaliate privind procedurile de monitorizare și raportare a datelor în temeiul prezentului articol și privind aplicarea anexei II, prin intermediul 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).

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

**▼B***Articolul 9***Prima pentru emisiile suplimentare**

(1) În cazul în care media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu mai mult de 3 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu mai mult de 2 g CO<sub>2</sub>/km, dar nu cu mai mult de 3 g CO<sub>2</sub>/km:

**▼B**

$[(\text{Emisiile suplimentare} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numărul de autoturisme noi.}$

- (iii) În cazul în care media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu mai mult de 1 g CO<sub>2</sub>/km, dar nu cu mai mult de 2 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> ale producătorului depășește obiectivul privind emisiile specifice cu cel mult 1 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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.

**▼M2**

- (3) Comisia determină mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) prin intermediul 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).

**▼B**

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

*Articolul 10***Publicarea performanței producătorilor**

- (1) Până la data de 31 octombrie a fiecărui an, începând din 2011, Comisia publică o listă care conține, pentru fiecare producător:

- (a) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent;
- (b) media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> din anul calendaristic precedent;
- (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> în anul calendaristic precedent și obiectivul privind emisiile specifice din anul respectiv;



**▼B**

- (d) media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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.

*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 cinci 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 CO<sub>2</sub> ale acestora; și
- (d) un obiectiv de emisii specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> propus de producător corespunde potențialului de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale acestuia și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul autoturismului produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv.

► **M2** ————— ◀

(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, poate prezenta o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I.

**▼B**

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;

**▼M2**

- (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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> ale întreprinderilor respective în 2007;
- (c) 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> ale întreprinderilor respective în 2007.

**▼B**

În cazul în care nu există informații privind media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> utilizate pentru autoturismele cu o masă comparabilă și ținând seama de caracteristicile pieței căreia 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 demonstrează respectarea criteriilor pentru acordarea derogării menționate 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 din următorul an calendaristic și notifică producătorul în acest sens.

(7) În cazul în care producătorul nu realizează obiectivul său de emisii specifice, Comisia impune producătorului prima pentru emisiile suplimentare, astfel cum este prevăzut la articolul 9.

**▼M2**

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a 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 CO<sub>2</sub>.

**▼B**

(9) Cererile de derogare, inclusiv informațiile în susținerea acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (5), revocările efectuate în conformitate cu alineatul (6) și orice impunere a unei prime pentru emisiile suplimentare în temeiul alineatului (7), precum și orice măsură adoptată în conformitate cu alineatul (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 <sup>(1)</sup>.

*Articolul 12***Eco-inovațiile****▼M2**

(1) La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> 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 obiectivelor privind emisiile specifice ale unui producător poate fi de cel mult 7 g CO<sub>2</sub>/km.

**▼B**

(2) ►**M2** 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). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 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 CO<sub>2</sub> ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;
- (b) tehnologiile inovatoare aduc o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>;
- (c) tehnologiile inovatoare nu intră sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub> sau sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO<sub>2</sub>/km menționată la articolul 1 sau să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții de drept comunitar.

**▼M2**

(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 eventualele unei interacțiuni între această măsură și o altă tehnologie inovatoare sau un pachet tehnologic inovator deja aprobate, raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează gradul în care interacțiunea modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.

**▼B**

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

<sup>(1)</sup> JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

**▼B***Articolul 13***Revizuirea și raportarea**

(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 CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare.

(2) Până la 31 octombrie 2014 și, ulterior, la fiecare trei ani, se adoptă măsuri de modificare a anexei I, pentru ajustarea valorii M<sub>0</sub>, menționată în respectiva anexă, la masa medie a autoturismelor noi din cei trei ani calendaristici anteriori.

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

**▼M2**

Comisia adoptă respectivele măsuri prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolul 14a.

**▼B**

(3) Începând cu 2012, Comisia efectuează o evaluare de impact cu scopul de a revizui până în 2014, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, procedurile de măsurare a emisiilor de CO<sub>2</sub> după cum se prevede în regulamentul menționat. Comisia prezintă, în special, propuneri corespunzătoare în vederea adaptării procedurilor astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele reale în materie de emisii de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor 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.

**▼M2**

\_\_\_\_\_

**▼B**

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

**▼M2**

(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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

**▼B**

(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.

**▼M2**

(7) Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta orice schimbare în procedura de încercare reglementată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a 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.

*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 <sup>(1)</sup>. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>.

(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.

*Articolul 14a***Exercitarea delegării de competențe**

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

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

**▼M2**

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8), articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolul 13 alineatul (7) al doilea paragraf se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 8 aprilie 2014. 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.

(3) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8), articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolul 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 Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolului 11 alineatul (8), articolului 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolului 13 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 Parlamentul European și Consiliu 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.

**▼B***Articolul 15***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.

*Articolul 16***Intrarea în vigoare**

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

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

**▼B***ANEXA I***OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE DE CO<sub>2</sub>**

1. Pentru fiecare autoturism nou, emisiile specifice de CO<sub>2</sub> măsurate în grame per kilometru, utilizate la efectuarea calculelor din prezenta anexă, se calculează în conformitate cu următoarea formulă:

(a) între 2012 și 2015:

$$\text{Emisiile specifice de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

unde:

$M$  = masa vehiculului în kilograme (kg)

$M_0$  = 1 372,0

$a$  = 0,0457

**▼M3**

(b) din 2016:

$$\text{Emisiile specifice de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

unde:

$M$  = masa vehiculului în kilograme (kg)

$M_0$  = 1 392,4

$a$  = 0,0457

**▼M2**

(c) din 2020:

$$\text{Emisiile specifice de CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

unde:

$M$  = masa vehiculului în kilograme (kg)

$M_0$  = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (2)

$a$  = 0,0333

**▼B**

2. Obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător, într-un an calendaristic, se calculează ca media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> pentru fiecare autoturism nou care este înmatriculat în respectivul an calendaristic și pe care acesta îl produce.

**▼ M1***ANEXA II***MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR****PARTEA A – Culegerea datelor privind autoturismele noi și determinarea informațiilor cu privire la monitorizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>**

1. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre înregistrează următoarele date detaliate pentru fiecare autoturism nou înmatriculat pe teritoriul lor:

- (a) producătorul;
- (b) numărul de omologare de tip cu extinderea corespunzătoare;
- (c) tipul, varianta și versiunea;
- (d) marca și denumirea comercială;
- (e) categoria de vehicul omologat;
- (f) număr total de noi înmatriculări;
- (g) masa;
- (h) emisiile specifice de CO<sub>2</sub>;
- (i) amprenta la sol: ampatamentul, ecartamentul axei directoare și ecartamentul celeilalte axe;
- (j) informații privind tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;
- (k) cilindrul motorului;
- (l) consumul de energie electrică;
- (m) codul referitor la tehnologia inovatoare sau grupul de tehnologii inovatoare și reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> datorată tehnologiei respective;

**▼ M2**

- (n) puterea netă maximă.

**▼ M1**

2. Datele detaliate menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate al autoturismului respectiv sau sunt în concordanță cu certificatul de conformitate emis de producătorul autoturismului respectiv. În cazul în care nu se utilizează certificatul de conformitate, statele membre instituie măsurile necesare pentru a asigura acuratețea adecvată în cadrul procedurii de monitorizare. În cazul în care sunt precizate atât o valoare minimă, cât și o valoare maximă pentru masa sau amprenta la sol a unui autoturism, menționate la punctul 1 litera (i), statele membre utilizează numai cifra maximă în scopurile prezentului regulament. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează emisiile specifice de CO<sub>2</sub> pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.

3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre determină:

- (a) sursele utilizate pentru culegerea datelor detaliate menționate la punctul 1;
- (b) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării CE de tip;
- (c) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse unei omologări individuale;



**▼M1**

- (d) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici;
- (e) procentul tuturor stațiilor de alimentare cu combustibil de pe teritoriul lor care furnizează E85.

**PARTEA B – Metodologia pentru determinarea datelor de monitorizare a emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de autoturismele noi**

Datele de monitorizare pe care statele membre trebuie să le determine în conformitate cu punctele 1 și 3 din partea A se determină în conformitate cu metodologia prevăzută în prezenta parte.

1. Numărul de autoturisme noi înmatriculate

Statele membre determină numărul de autoturisme noi înmatriculate pe teritoriul lor în anul de monitorizare respectiv, subdivizat în trei categorii: vehicule supuse omologării CE de tip, omologării individuale sau omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici.

2. Distribuirea pe versiuni a autoturismelor noi

Pentru fiecare versiune a fiecărei variante a fiecărui tip de autoturism nou, se înregistrează numărul autoturismelor noi înmatriculate și datele detaliate menționate la punctul 1 din partea A.

3. Stațiile de alimentare cu combustibil de pe teritoriul lor care furnizează combustibil E85 se indică în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) nr. 1014/2010 al Comisiei <sup>(1)</sup>.

**PARTEA C – Formatul în care se transmit datele**

Pentru fiecare an, statele membre raportează informațiile precizate la punctele 1 și 3 din partea A, în formatul următor:

Date agregate incluzând informațiile generale precizate la punctul 3 din partea A:

Statul membru <sup>(1)</sup>	
Anul	
Sursa de date	
Numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării CE de tip	
Numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse unei omologări individuale	
Numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici	
Procentul tuturor stațiilor de alimentare cu combustibil care furnizează E85, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1014/2010	

<sup>(1)</sup> JO L 293, 11.11.2010, p. 15.

**▼M1**

Numărul total de stații de alimentare cu combustibil care furnizează E85, în cazul în care proporția acestor stații depășește 30 % din numărul total al stațiilor de alimentare cu combustibil, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1014/2010.	
---	--

(<sup>1</sup>) Codurile ISO 3166 alpha-2, cu excepția Greciei și a Regatului Unit, pentru care codurile sunt „EL” și, respectiv, „UK”.

Date detaliate specificate la punctul 1 din partea A:

Anul	Numele producătorului Denumirea UE standard	Numele producătorului Denumirea producătorului	Numele producătorului Denumirea din registrul național	Numărul de omologare de tip ( <i>type-approval number</i> ) și extinderea corespunzătoare	Tipul	Varianta	Versiunea	Marca	Denumirea comercială	Categoria de vehicul omologat	Număr total de noi înmatriculări	Masa (kg)	Emisii specifice de CO <sup>2</sup> (g/km)	Ampatamentul (mm)	Ecartamentul axei directoare (mm)	Ecartamentul celeilalte axe (mm)	Tipul de combustibil (1)	Modul de combinare a combustibililor (1)	Cilindreea motorului (cm <sup>3</sup> )	Consumul de energie electrică (Wh/km)	Cod tehnologie inovatoare sau grup de tehnologii inovatoare (2)	Reducerea emisiilor datorită tehnologiilor inovatoare (g/km) (2)	► <b>M2</b> Puterea netă maximă (kW) ◀
Anul 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	TAN 1	Tipul 1	Varianta 1	Versiunea 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Anul 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	TAN 1	Tipul 1	Varianta 1	Versiunea 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Anul 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	TAN 1	Tipul 1	Varianta 2	Versiunea 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Anul 1	Prod. 1	Prod. 1	Prod. 1	TAN 1	Tipul 1	Varianta 2	Versiunea 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(1) În conformitate cu articolul 6.  
(2) În conformitate cu articolul 12.