



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru industrie, cercetare și energie*

---

**2012/0190(COD)**

20.03.2013

## **AVIZ**

al Comisiei pentru industrie, cercetare și energie

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 pentru a defini modalitățile de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Raportoare pentru aviz (\*): Fiona Hall

(\* ) Procedura comisiilor asociate – articolul 50 din Regulamentul de procedură

PA\_Legam

## JUSTIFICARE SUCCINTĂ

La 11 iulie 2012, Comisia și-a prezentat propunerea de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 care stabilește obiectivul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru parcul de autoturisme noi până în 2020. Prin această revizuire se pun în aplicare modalitățile fără de care obiectivul de 95g CO<sub>2</sub>/km pentru a doua perioadă până în 2020 nu poate fi îndeplinit.

Modalitățile sunt aspecte ale punerii în aplicare care influențează modul în care este atins obiectivul privind emisiile. În propunerea Comisiei, majoritatea modalităților rămân neschimbate, cu următoarele excepții:

- creditele suplimentare pentru autoturismele cu emisii mai mici de 35 g CO<sub>2</sub>/km sunt introduse între anii 2020 și 2023 cu un multiplu de 1,3 și limitate la o sumă cumulată de 20 000 de vehicule per producători de-a lungul duratei regimului respectiv;
- obiectivul de derogare pentru producătorii de nișă este actualizat pentru 2020 și producătorii care reprezintă mai puțin de 500 de înmatriculări de autoturisme noi pe an sunt excluși de la obligația de a avea un obiectiv privind emisiile de CO<sub>2</sub>;
- ecoinovațiile sunt menținute atunci când este pusă în aplicare o procedură revizuită de testare.

În plus, dispozițiile privind procedura comitetelor sunt actualizate pentru a fi compatibile cu Tratatul de la Lisabona.

Raportoarea salută în termeni generali regulamentul revizuit. Având în vedere faptul că majoritatea producătorilor de autoturisme sunt pe cale să își atingă obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub> stabilite în anul 2009 pentru anii 2015 și 2020, în momentul de față nu ar fi indicat să se introducă modificări substanțiale ale modalităților pentru atingerea obiectivului de 95g CO<sub>2</sub>/km pentru anul 2020. Rămân, însă, chestiuni importante pe care Comisia nu le-a abordat corespunzător în propunerea sa.

O sursă importantă de îngrijorare o reprezintă discrepanța tot mai mare dintre emisiile constatate la omologarea de tip și emisiile din lumea reală ale autoturismelor noi, Comisia estimând că această diferență poate ajunge până la 15-30%. Discrepanța este cauzată în mare parte de metodele utilizate de producătorii de autoturisme la măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub> în conformitate cu procedura actuală a ciclului de testare. Este esențial să se abordeze această discrepanță, nu în ultimul rând deoarece reducerile de CO<sub>2</sub> înseamnă automat economii de carburanți pentru consumatori și importuri mai reduse de petrol.

În consecință, raportoarea ar dori ca, până în 2014, Comisia să revizuiască procedura de testare reglementată a UE utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, instituită prin Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și măsurile sale de punere în aplicare. Până în ianuarie 2015, Comisia ar trebui să fie în măsură să actualizeze ciclul de testare al UE. Acest lucru ar trebui realizat indiferent dacă procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) a CEE-ONU este finalizată până atunci, întrucât economiile de carburanți sunt în interesul consumatorilor europeni, indiferent de progresele înregistrate pe plan internațional. Noile proceduri WLTP ar putea fi apoi încorporate în cadrul creat de ciclul de testare al UE, iar obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub> la nivelul fiecărui producător de autoturisme în parte ar

putea fi adaptate. Opțiunea de măsurare a ecoinovațiilor în afara ciclului de testare nu ar trebui păstrată atunci când se va actualiza ciclul de testare al UE în 2015.

Un punct slab din propunerea Comisiei îl constituie lipsa unei viziuni după 2020. Cu toate că nu se poate anticipa traiectoria exactă a îmbunătățirilor tehnologice până în 2025, industria poate beneficia de pe urma certitudinii unui semnal politic clar. Prin urmare, în prezentul regulament ar trebui stabilit un obiectiv privind nivelul emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru 2025. Un astfel de obiectiv îi va oferi industriei suficient timp și va face obiectul unei revizuirii pentru a se asigura că poate fi realizat într-o manieră echitabilă din punct de vedere social și economic.

În SUA a fost deja stabilit un obiectiv pentru 2025. Obiectivul din SUA prevede ca producătorii de autoturisme să înjumătățească consumul de carburant al unui autoturism obișnuit vândut între anii 2011 și 2025. Deoarece UE ar trebui să rămână în fruntea cursei mondiale pentru construirea unor vehicule mai curate, aceasta ar trebui să adopte un ritm de îmbunătățire la fel de ambițios. O reducere de 50% față de nivelurile din 2011 ar echivala cu un obiectiv de sub 70g de CO<sub>2</sub> pe kilometru. Cel mai recent studiu realizat în 2012 de AEA-Ricardo a concluzionat că un obiectiv de 70g CO<sub>2</sub>/km este cel mai adecvat pentru 2025 și că un obiectiv de 70g poate fi realizat cu doar 7% vehicule cu emisii ultra-scăzute și aproximativ 20% vehicule hibride.

Un obiectiv de 70g CO<sub>2</sub>/km în 2025 ar asigura faptul că investițiile în dezvoltarea unor sisteme de propulsie alternative ar continua și ar crea o creștere suplimentară, precum și locuri de muncă în domeniul tehnologiilor de vârf în Europa. McKinsey a estimat că, până în 2030, 110 000 de locuri de muncă vor fi create în domeniul producției și al cercetării și dezvoltării în UE, datorită necesității de a produce vehicule cu un consum mai eficient de carburant. Comisia a recunoscut avantajele utilizării amprente, și nu a masei, ca parametru de utilitate și ar fi adecvat să se treacă la un parametru de utilitate având la bază amprenta pentru obiectivul pentru 2025 și să li se permită producătorilor să aleagă între măsurarea în funcție de masă și amprentă între 2015 și 2020.

În final, raportoarea propune modificarea articolului referitor la creditele suplimentare. Un punct slab al creditelor suplimentare este acela că, deși ele încurajează producătorii de autoturisme să producă mai multe vehicule cu emisii ultrascăzute, acestea le permit totodată producătorilor să vândă mai multe autoturisme mai poluante, compromițând astfel obiectivul privind emisiile de CO<sub>2</sub>. Raportoarea propune în schimb introducerea unui mandat flexibil, similar cu mandatul pentru vehicule cu emisii scăzute din California. Astfel se va accelera dezvoltarea și implementarea unor sisteme de propulsie alternative, cum ar fi bateriile electrice și pilele de combustie, și se va asigura realizarea de investiții suficiente în tehnologiile vizând emisii ultrascăzute. În acest mod se vor crea stimulente pentru „pionieri”, prin relaxarea obiectivelor acestora privind emisiile medii de CO<sub>2</sub> pentru 2025, asigurându-se în același timp că producătorii care aleg să nu contribuie la implementarea timpurie a vehiculelor cu emisii ultrascăzute aduc îmbunătățiri suplimentare flotei convenționale și după anul 2020.

Comisia, statele membre și autoritățile regionale și locale trebuie să depună eforturi pentru a identifica și disemina cele mai bune practici în stimularea cererii pentru vehicule cu emisii ultrascăzute, astfel încât creșterea sănătoasă a vânzărilor din unele țări europene să fie copiată în toate statele membre.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

### Amendamentul 1 Propunere de regulament

#### Considerentul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Modificarea prea frecventă a obiectivelor creează incertitudine pentru industria automobilelor și îi afectează competitivitatea la nivel mondial.***

### Amendamentul 2 Propunere de regulament

#### Considerentul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Este necesar să se precizeze că, pentru a verifica respectarea obiectivului de 95g de CO<sub>2</sub>/km, emisiile de CO<sub>2</sub> ar trebui să continue să fie măsurate 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 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și cu ajutorul tehnologiilor inovatoare.

(2) Este necesar să se precizeze că, pentru a verifica respectarea obiectivului de 95g de CO<sub>2</sub>/km, emisiile de CO<sub>2</sub> ar trebui să continue să fie măsurate 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 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și cu ajutorul tehnologiilor inovatoare. ***Cu toate acestea, studiile efectuate de Comisie au demonstrat că procedurile de testare utilizate pentru***

*măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub> în conformitate cu regulamentul în cauză nu au împiedicat utilizarea crescută a facilităților de către producători, ceea ce a condus la o presupusă reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> care nu este pusă pe seama progreselor tehnologice și care nu poate fi realizată în practică în circulația rutieră. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui să fie revizuit imediat pentru a se asigura că procedurile de testare reflectă în mod adecvat performanțele reale în materie de emisii de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor.*

**Amendamentul 3**  
**Propunere de regulament**

**Considerentul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(2a) Prețurile ridicate și creșterea continuă a prețurilor la combustibilii fosili și, în special, la petrol reprezintă o amenințare la adresa redresării economice, a securității energetice și a accesibilității energiei la un preț abordabil în Europa. Șocurile petroliere pot conduce la recesiuni profunde, la reducerea competitivității și la creșterea ratei șomajului. Prin urmare, reducerea dependenței noastre de petrol, printre altele prin îmbunătățirea eficienței și a durabilității noilor autoturisme și camionete, este o prioritate.*

**Amendamentul 4**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) Având în vedere costurile ridicate ale cercetării și dezvoltării și ale producției per

(3) Având în vedere costurile ridicate ale cercetării și dezvoltării și ale producției per

unitate pe care le reprezintă primele generații de vehicule cu emisii scăzute de dioxid de carbon, este indicat să se accelereze și să se faciliteze, în mod temporar și într-o măsură limitată, procesul introducerii acestora pe piața Uniunii în stadiile lor inițiale de comercializare.

unitate pe care le reprezintă primele generații de vehicule cu emisii scăzute de dioxid de carbon, este indicat să se accelereze și să se faciliteze, în mod temporar și într-o măsură limitată, procesul introducerii acestora pe piața Uniunii în stadiile lor inițiale de comercializare.

***Comisia, statele membre și autoritățile regionale și locale ar trebui să depună eforturi pentru a identifica și disemina cele mai bune practici în stimularea cererii pentru vehicule cu emisii ultrascăzute, astfel încât creșterea sănătoasă a vânzărilor din unele țări europene să fie copiată în toate statele membre.***

## **Amendamentul 5 Propunere de regulament**

### **Considerentul 4**

#### *Textul propus de Comisie*

(4) Având în vedere impactul disproporționat pe care îl are asupra micilor producători obligația de a respecta cerințele specifice privind emisiile, definite în funcție de utilitatea vehiculului, sarcina administrativă mare pe care o creează procedura de derogare și beneficiile marginale în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor vândute de acești constructori, producătorii care reprezintă mai puțin de **500** de autoturisme noi pe an sunt excluși din domeniul de aplicare al obiectivului privind emisiile specifice și de la prima pentru emisiile suplimentare.

#### *Amendamentul*

(4) Având în vedere impactul disproporționat pe care îl are asupra micilor producători obligația de a respecta cerințele specifice privind emisiile, definite în funcție de utilitatea vehiculului, sarcina administrativă mare pe care o creează procedura de derogare și beneficiile marginale în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor vândute de acești constructori, producătorii care reprezintă mai puțin de **1000** de autoturisme noi pe an sunt excluși din domeniul de aplicare al obiectivului privind emisiile specifice și de la prima pentru emisiile suplimentare.

#### *Justificare*

*Producătorii mici au solicitat derogări printr-un proces complicat, care a necesitat resurse semnificative și din partea Comisiei Europene. Evaluarea impactului efectuată de Comisie indică faptul că acești producători au un impact neglijabil asupra climei. În plus, pragul de 500 de autoturisme împiedică dezvoltarea economică a acestor întreprinderi mici, care au mai multe șanse să fie viabile din punct de vedere financiar dacă ar produce până la 1 000 de*

autoturisme, în special în contextul crizei economice.

## Amendamentul 6

### Propunere de regulament Considerentul 7

#### *Textul propus de Comisie*

(7) Pentru a permite industriei automobilelor să realizeze investiții și inovări pe termen lung, este de dorit să se furnizeze indicații **cu privire la modul în care prezentul regulament ar trebui modificat** pentru perioada de după 2020. **Aceste indicații** ar trebui să se bazeze pe o evaluare a ratei de reducere necesare în conformitate cu obiectivele climatice pe termen lung ale Uniunii și **a implicațiilor pentru** dezvoltarea tehnologiilor rentabile de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme. Prin urmare, este de dorit ca **aceste aspecte să fie reexamineate**, Comisia să înainteze un raport și, **după caz, să se facă propuneri pentru obiectivele pentru perioada de după 2020.**

#### *Amendamentul*

(7) Pentru a permite industriei automobilelor să realizeze investiții și inovări pe termen lung, este de dorit să se furnizeze indicații pentru perioada de după 2020. **Acest lucru ar trebui realizat prin stabilirea unui obiectiv pentru anul 2025. Obiectivul ar trebui** să se bazeze pe **conformitatea** ratei de reducere necesare cu obiectivele climatice pe termen lung ale Uniunii și **ar trebui să consolideze** dezvoltarea tehnologiilor rentabile de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme. Prin urmare, este de dorit ca Comisia să înainteze un raport **și să propună obiective care respectă calea cea mai rentabilă pentru atingerea obiectivelor pe termen lung ale Uniunii în materie de climă pentru 2050 și care să asigure poziția de lider a Uniunii Europene în domeniul economiilor de combustibil și al emisiilor de CO<sub>2</sub>. Raportul ar trebui să ia în considerare emisiile de CO<sub>2</sub> pe toată durata ciclului de viață al autoturismelor (inclusiv fabricarea și sfârșitul ciclului de viață).**

## Amendamentul 7 Propunere de regulament

### Considerentul 7 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(7a) Având în vedere perioadele îndelungate de cercetare și dezvoltare necesare producătorilor și pentru a oferi investitorilor certitudinea de care au**



*nevoie, este important să se stabilească un obiectiv pentru 2025.*

## **Amendamentul 8** **Propunere de regulament**

### **Considerentul 7 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(7b) Ar trebui să se acorde o atenție deosebită previzionării emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de carburant, care sunt în mod direct corelate, deoarece este esențial să li se furnizeze consumatorilor informații corecte și veridice cu privire la acești parametri pentru ca aceștia să facă alegeri în cunoștință de cauză. Cu toate acestea, în prezent, emisiile reale ale autoturismelor și ale camionetelor pe șosele diferă în mod semnificativ de valorile stabilite în actualul ciclu de testare. Prin urmare, este necesară dezvoltarea rapidă a unui ciclu de testare îmbunătățit.*

## **Amendamentul 9**

### **Propunere de regulament** **Considerentul 8**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(8) Regulamentul solicită Comisiei să efectueze o evaluare a impactului cu scopul de a revizui procedurile de testare astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele reale în materie de emisii de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor. ***Această activitate*** se desfășoară în contextul elaborării unei proceduri de testare la nivel mondial a autoturismelor și utilitărelor ușoare (World Light Duty Test Procedure) în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, însă nu este încă finalizată. Având în vedere cele de

(8) Regulamentul (CE) No 443/2009 solicită Comisiei să efectueze o evaluare a impactului cu scopul de a revizui procedurile de testare astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele reale în materie de emisii de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor. ***Modalitatea actuală de aplicare a procedurii reglementate a Uniunii pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> duce la înregistrarea unor niveluri de emisii mai scăzute decât cele care rezultă în timpul rulării efective a vehiculelor pe șosele. Procedurile de***

mai sus, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 stabilește limitele de emisii pentru anul 2020, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu anexa XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. **În cazul în care procedurile de testare sunt modificate**, limitele stabilite în anexa I ar trebui să fie adaptate pentru a se asigura o rigoare comparabilă pentru producători și clase de vehicule.

**măsurare menționate în 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 și măsurile de punere în aplicare a acestuia trebuie, prin urmare, modificate de urgență.**

**Revizuirea procedurilor de testare se desfășoară în contextul elaborării unei proceduri de testare la nivel mondial a autoturismelor și utilitatelor ușoare [World Light Duty Test Procedure („WLTP”)] în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, însă nu este încă finalizată. Având în vedere cele de mai sus, precum și faptul că ciclul actual de testare nu reflectă într-o măsură suficientă emisiile reale ale autoturismelor și ale camionetelor pe șosele, este esențial să se dezvolte rapid un ciclu de testare îmbunătățit. Pentru a oferi producătorilor posibilitatea de a face planuri cunoscând toate prevederile, ei vor trebui să respecte actuala procedură de testare până la înlocuirea ei cu WLTP. În cazul modificării procedurilor actuale de testare prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 care stabilește limitele de emisii pentru anul 2020, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu anexa XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, limitele stabilite în anexa I ar trebui să fie adaptate pentru a se asigura o rigoare comparabilă pentru producători și clase de vehicule.**

## **Amendamentul 10**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 12**

##### *Textul propus de Comisie*

(12) Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a-i permite să completeze normele referitoare la derogările de la obiectivele privind emisiile specifice, să modifice cerințele în materie de date în scopul monitorizării emisiilor de CO<sub>2</sub> și să adapteze formulele pentru calcularea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> prevăzute în anexa I în funcție de schimbarea valorii masei vehiculului și procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> **menționate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007**. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

## **Amendamentul 11**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 12 a (nou)**

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

(12) Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a-i permite să completeze normele referitoare la derogările de la obiectivele privind emisiile specifice, să modifice cerințele în materie de date în scopul monitorizării emisiilor de CO<sub>2</sub> și să adapteze formulele pentru calcularea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> prevăzute în anexa I în funcție de schimbarea valorii masei vehiculului și procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>. Este deosebit de important ca, pe parcursul activităților pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

***(12a) Este oportun să se evalueze necesitatea renunțării la obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub>, iar acestea să fie înlocuite cu obiective privind eficiența combustibililor, întrucât obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub> nu iau în considerare emisiile nocive ale motoarelor moderne cu ardere internă. Prin urmare,***

*se solicită Comisiei să prezinte un raport privind această chestiune.*

## **Amendamentul 12**

### **Propunere de regulament Considerentul 14**

#### *Textul propus de Comisie*

(14) Comisia a evaluat disponibilitatea datelor privind amprenta la sol și utilizarea acestora ca parametru de utilitate în formulele prevăzute în anexa I. Aceste date sunt disponibile, iar utilizarea lor potențială a fost examinată în evaluarea impactului; pe baza respectivei evaluări, s-a concluzionat că parametrul de utilitate utilizat în formula pentru 2020 ar trebui să fie masa. Cu toate acestea, **în viitoarea reexaminare ar trebui să se aibă în vedere reducerea costului** și avantajele legate de utilizarea amprentei la sol ca parametru de utilitate.

#### *Amendamentul*

(14) Comisia a evaluat disponibilitatea datelor privind amprenta la sol și utilizarea acestora ca parametru de utilitate în formulele prevăzute în anexa I **la Regulamentul (CE) nr. 443/2009**. Aceste date sunt disponibile, iar utilizarea lor potențială a fost examinată în evaluarea impactului. Pe baza respectivei evaluări, s-a concluzionat că parametrul de utilitate utilizat în formula pentru 2020 ar trebui să fie masa, **deoarece modificarea parametrului de utilitate nu ar îndeplini obiectivul privind siguranța planificării în măsura în care producătorii au început deja să implementeze modalitățile de realizare a conformității pentru 2020 pe baza menținerii parametrului actual**. Cu toate acestea, **date fiind costurile mai reduse** și avantajele legate de utilizarea amprentei la sol ca parametru de utilitate, **amprenta la sol ar putea fi utilizată ca parametru de utilitate pentru obiectivul aferent anului 2025, iar producătorilor s-ar putea să li se ofere opțiunea de a utiliza amprenta la sol între anii 2015 și 2020**.

## **Amendamentul 13**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – punctul 1**

Regulamentul (CE) nr. 443/2009

Articolul 1 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

*„Prezentul regulament stabilește un obiectiv, aplicabil începând cu anul 2020*

#### *Amendamentul*

*Începând cu anul 2020, prezentul regulament stabilește pentru parcul de*

*parcului de mașini noi, de a atinge o medie a emisiilor de 95 g CO<sub>2</sub>/km, 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 ”.*

*autoturisme noi obiectivul de a atinge o medie a emisiilor de 95 g CO<sub>2</sub>/km, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007, cu anexele III și XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu Regulamentul nr. 83-06 al CEE-ONU și cu Regulamentul nr. 101 al CEE-ONU în fiecare caz, cu începere de la ...+.*

---

**+ JO: a se introduce data adoptării prezentului regulament.**

#### *Justificare*

*Versiunea actualului Regulament privind limitele de emisii Euro 6 (R83 CEE-ONU și R101 CEE-ONU/NEDC) ar trebui să fie actualizată pentru a se garanta același nivel de exigență a obiectivelor stabilite în prezent, indiferent de schimbările prevăzute în cadrul procedurilor și al ciclului ca atare.*

### **Amendamentul 14** **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 2**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 2 – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

(4) 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 produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, mai puțin de **500** de autoturisme noi înmatriculate în UE în anul calendaristic precedent.

#### *Amendamentul*

(4) 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 produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, mai puțin de **1000** de autoturisme noi înmatriculate în UE în anul calendaristic precedent.

#### *Justificare*

*Producătorii mici au solicitat derogări printr-un proces complicat, care a necesitat resurse semnificative și din partea Comisiei Europene. Evaluarea impactului efectuată de Comisie indică faptul că acești producători au un impact neglijabil asupra climei. În plus, pragul de 500 de autoturisme împiedică dezvoltarea economică a acestor întreprinderi mici, care au mai multe șanse să fie viabile din punct de vedere financiar dacă ar produce până la 1 000 de autoturisme, în special în contextul crizei economice.*

**Amendamentul 15**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 2 a (nou)**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 3 – alineatul 1 – litera f

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2a. La articolul 3 alineatul (1), litera (f) se înlocuiește cu următoarea literă:**

"(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; **în sensul prezentului regulament, eventualele modificări adoptate în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 692/2008, precum și cu Regulamentele nr. 83 și 101 ale CEE-ONU, care sunt considerate ca bază și care intră în vigoare la 1 ianuarie 2013, produc efecte doar începând cu 1 ianuarie 2021.**”

**Amendamentul 16**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – punctul 4**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) La calcularea mediei emisiilor specifice

(1) La calcularea mediei emisiilor specifice

de CO<sub>2</sub>, fiecare autoturism nou cu emisii specifice de CO<sub>2</sub> mai mici de **35 g CO<sub>2</sub>/km** va fi considerat echivalent cu **1,3** autoturisme în perioada dintre **2020** și 2023 și cu 1 autoturism în perioada de după 2024.

**(2) Numărul maxim de autoturisme noi care trebuie luat în considerație pentru aplicarea multiplicatorilor stabiliți la alineatul (1) pentru perioada 2020 – 2023 nu va depăși un total cumulativ de 20 000 de înmatriculări noi de autoturisme per producător.**

## **Amendamentul 17**

### **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 4 a (nou)**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

de CO<sub>2</sub>, fiecare autoturism nou cu emisii specifice de CO<sub>2</sub> mai mici de **50 g CO<sub>2</sub>/km** va fi considerat echivalent cu **1,3** autoturisme în perioada dintre **2016** și 2023 și cu 1 autoturism în perioada de după 2024.

**(2) Creșterea obiectivului privind emisiile pentru fiecare producător rezultată în urma calculării creditelor suplimentare se plafonează la 2,5 g CO<sub>2</sub>/km/an.**

*Amendamentul*

**4a. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:**

Pentru a stabili în ce măsură un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice **de CO<sub>2</sub>** prevăzute la articolul 4, **obiectivele emisiilor** specifice de CO<sub>2</sub> generate de fiecare vehicul conceput să funcționeze cu **carburanți alternativi care respectă standardele UE** se reduc, până la 31 decembrie 2015, cu 5 %, drept recunoaștere a sporirii **potențialului de tehnologii inovatoare privind carburanții** și de reducere a emisiilor **în cazul funcționării** 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, **inclusiv biocarburanți**, cu respectarea criteriilor de durabilitate prevăzute în legislația relevantă a **Uniunii.**”

## Justificare

*Reducerea cu 5 % a obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ar trebui să se aplice tuturor carburanților alternativi, nu numai bioetanolului, ci și bioesterilor.*

### Amendamentul 18

#### Propunere de regulament

**Articolul 1 – punctul 4 b (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 443/2009

Articolul 8 – alineatul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**4b. La articolul 8 se inserează următorul alineat:**

**„(4a) În cazurile în care, în urma verificării conformității producției, un stat membru, în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2007/46/CE, constată că emisiile de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul de producție deviază cu mai mult de 4% de tipul omologat, devierea respectivă este raportată Comisiei, împreună cu datele detaliate specificate în anexa II a prezentului regulament.**

**Emisiile specifice de CO<sub>2</sub> pentru tipul de vehicul în cazul căruia a fost constatată o deviere sunt ajustate în conformitate cu calcularea emisiilor specifice medii de CO<sub>2</sub> în anul calendaristic următor.”**

### Amendamentul 19

#### Propunere de regulament

**Articolul 1 – punctul 9**

2009/443/CE

Articolul 12 – alineatul 2 – prima teză

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Comisia adoptă dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare menționate la alineatul (1) prin intermediul actelor de punere în aplicare.

Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare **sau a pachetelor tehnologice**



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

*inovatoare* menționate la alineatul (1). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.

## **Amendamentul 20** **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 9 a (nou)**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 12 – alineatul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**9a. La articolul 12 se inserează următorul alineat:**

**„(4a) Comisia prezintă o dată pe an Consiliului și Parlamentului un raport privind tehnologiile inovatoare și pachetele tehnologice inovatoare aprobate și refuzate.”**

## **Amendamentul 21**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – punctul 9 b (nou)**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 12 – alineatul 4 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**9b. La articolul 12 se inserează următorul alineat:**

**„(4b) Până la 31 decembrie 2013, Comisia finalizează o revizuire a dispozițiilor de punere în aplicare pentru tehnologiile inovatoare menționate la prezentul articol pentru a raționaliza procedurile de aplicare și de omologare, după caz.”**

## Amendamentul 22

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – punctul 10 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 443/2009

Articolul 13 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

(b) *Al doilea* paragraf din alineatul (3) se elimină.

*Amendamentul*

(b) *La* alineatul (3), **primul** paragraf se înlocuiește cu următorul text:

“(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, **pentru a aplica cât de curând posibil o procedură de măsurare revizuită**. 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 testare. Comisia garantează că aceste proceduri sunt ulterior revizuite în mod periodic.”

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – punctul 10 – litera ba (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 443/2009

Articolul 13 – alineatul 3 – paragraful 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(ba) *La* articolul 13 alineatul (3), se adaugă următorul paragraf după al doilea paragraf:

**„Pentru a verifica dacă emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor de producție sunt conforme cu valorile tipului omologat, statele membre responsabile pentru**

*verificarea conformității producției auditează valorile aerodinamice și cele privind rezistența la rulare pe un eșantion reprezentativ de vehicule de producție, incluzând încercări privind rulare liberă pe șosea, și raportează orice deviere de la valorile tipului omologat în conformitate cu articolul 8 alineatul (4a).”*

**Amendamentul 24**  
**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 10 – litera b b (nouă)**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 13 – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(bb) Se introduce următorul alineat (3a):*

*„(3a) Comisia evaluează posibilitatea înlocuirii abordării pe baza gazelor de eșapament, conform căreia se iau în considerare doar emisiile asociate producției și utilizării carburanților, cu o abordare pe baza ciclului de viață, care include emisiile generate în toate etapele de viață ale vehiculului, de la producerea materiilor prime până la casarea sau reciclarea la sfârșitul ciclului de viață.”*

**Amendamentul 25**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – punctul 10 – litera c**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 13 – alineatul 5

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(5) Până la 31 decembrie 2014, Comisia procedează la reexaminarea obiectivelor privind emisiile specifice, *modalitățile și alte* aspecte din prezentul regulament în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi

(5) Până la 31 decembrie 2014, Comisia *finalizează revizuirea* obiectivelor privind emisiile specifice, *a modalităților și a altor* aspecte din prezentul regulament în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi

pentru perioada *de după 2020*.

pentru 2025 și perioada *ulterioară*. *Astfel de obiective sunt conforme cu calea rentabilă de realizare a obiectivelor climatice pe termen lung ale Uniunii pentru 2050.*

*Comisia evaluează:*

*(a) pe baza unui studiu de impact și a fezabilității tehnice și economice, modalitățile de atingere a unui obiectiv pe termen lung în 2025;*

*(b) aspectele legate de punerea în aplicare a obiectivului respectiv, inclusiv prima pentru emisiile suplimentare.*

*Pe baza reexaminării respective și a evaluării de impact aferente, care include o evaluare generală a impactului asupra industriei automobilelor și a industriilor conexe, Comisia prezintă, dacă este cazul, o propunere de modificare a prezentului regulament, în conformitate cu procedura legislativă ordinară, într-un mod care să fie cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, precum și echitabil din punct de vedere social și durabil.*

## **Amendamentul 26** **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 10 – litera d**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 13 – alineatul 7

### *Textul propus de Comisie*

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte *delegat* în conformitate cu **articolul 14a** pentru a adapta formulele prevăzute în anexa I, cu scopul de a reflecta eventualele schimbări în procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> menționate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008, asigurând totodată faptul că cerințele de reducere a emisiilor aplicabile

### *Amendamentul*

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte *de punere în aplicare* în conformitate cu **procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2)** pentru a adapta formulele prevăzute în anexa I, cu scopul de a reflecta eventualele schimbări în procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> menționate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008, asigurând totodată faptul că

producătorilor și vehiculelor de utilitate diferită în cadrul procedurilor de testare vechi și noi se caracterizează printr-o rigoare comparabilă.

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.

### *Justificare*

*Propunerea actuală oferă Parlamentului European și statelor membre doar posibilitatea de a efectua controale ex post. Întrucât statele membre sunt responsabile pentru punerea în aplicare a dreptului Uniunii și întrucât Comisia are un rol executiv, sunt necesare condiții uniforme de punere în aplicare. Din perspectiva industriei, statele membre trebuie să aibă drept de supraveghere asupra Comisiei. Prin urmare, ar trebui să se aplice procedura relevantă a comitetelor.*

## **Amendamentul 27** **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – punctul 12**  
Regulamentul (CE) nr. 443/2009  
Articolul 14 – alineatul 2

### *Textul propus de Comisie*

*(2) Comisia este abilitată să adopte actele delegate menționate la articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8), articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolul 13 alineatul (7) pe parcursul unei perioade nedeterminate de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].*

### *Amendamentul*

*(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8) și articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf se conferă Comisiei pe o perioadă de **cinci ani** de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. **Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. 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.***

## Amendamentul 28

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 443/2009

Anexa I – punctul 1 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) Din 2020:

Emisiile specifice de CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M0)

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

M0 = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (2)

a = 0,0333.

#### *Amendamentul*

(c) din 2020:

***Pentru a determina „media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>” ale parcului de autoturisme, ar trebui să se utilizeze una dintre următoarele formule:***

***(i) Emisiile specifice de CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M0)***

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

M0 = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (2)

a = 0,0333.

***(ii) Emisiile specifice de CO<sub>2</sub> = 95 + b × (F - F0)***

unde:

***F = amprenta la sol a vehiculului exprimată în metri pătrați (m<sup>2</sup>)***

***F0 = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (2)***

***b = pantă de 60 % în raport cu curba valorii limită.***

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Modalitățile de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO <sub>2</sub> generate de autoturismele noi	
<b>Referințe</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
<b>Comisie competentă în fond</b> Data anunțului în plen	ENVI 11.9.2012	
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	ITRE 11.9.2012	
<b>Comisie(i) asociată(e) - data anunțului în plen</b>	17.1.2013	
<b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b> Data numirii	Fiona Hall 23.10.2012	
<b>Examinare în comisie</b>	23.1.2013	20.2.2013
<b>Data adoptării</b>	19.3.2013	
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 51	–: 5
	0: 0	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Milošlav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
<b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Oldřich Vlasák	