



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

**2009/0173(COD)**

1.7.2010

## **AVIZ**

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în cadrul abordării integrate a Comisiei în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare (COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Raportor pentru aviz: Oldřich Vlasák

PA\_Legam

## JUSTIFICARE SUCCINTĂ

1. Proiectul de regulament se bazează pe premisa conform căreia reducerea consumului de combustibil al vehiculelor utilitare ușoare va reduce nivelul global al emisiilor de CO<sub>2</sub> din sectorul transporturilor, atenuând astfel „schimbările climatice”;
2. propunerea stabilește limite ale emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare noi din UE; orice constructor sau importator care nu îndeplinește cerințele în termenul specificat va fi amendat;
3. motivația Comisiei Europene este asigurarea faptului că constructorii introduc pe piață vehicule noi cu performanțe mai bune în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub>; acest lucru va permite utilizatorilor să-și modernizeze parcurile de autovehicule și să-și micșoreze contribuția la „amprenta de CO<sub>2</sub>” a sectorului transporturilor;
4. cu toate acestea, există dubii în privința capacității propunerii de a atinge acest scop:
  - i) relația dintre tendințele prezentate ca „schimbări climatice” și activitățile umane (inclusiv transportul) este larg acceptată, dar nu a fost încă dovedită în mod concludent;
  - ii) volumul de emisii de CO<sub>2</sub> depinde într-o mare măsură de consumul de combustibil al vehiculului și, prin urmare, nu este legat numai de tehnologia motoarelor, ci și de alte caracteristici (anvelope, calitatea combustibilului) și de condițiile în care rulează autovehiculul (calitatea infrastructurii, viteza, congestionarea traficului, greutatea încărcăturii etc.);
  - iii) prin urmare, concentrarea exclusiv pe tehnologie nu va duce în mod necesar la rezultatele dorite;
  - iv) propunerea, care are ca model Regulamentul privind autoturismele (Regulamentul (CE) nr. 443/2009), nu reușește să țină seama într-o măsură suficientă de diferențele de bază dintre autoturisme și vehicule comerciale ușoare și este, de fapt, chiar mai ambițioasă: termenul este mai scurt, iar sancțiunile mai aspre (120 EUR față de 95 EUR);
  - v) măsurile propuse se axează pe latura ofertei din cadrul lanțului economic, dar nu încurajează latura cererii de vehicule utilitare ușoare îmbunătățite (stimulente pentru operatori/cumpărători) și nu abordează alte aspecte importante legate de consumul de combustibil;
  - vi) atingerea obiectivelor de 175 g CO<sub>2</sub>/km (în 2016) și 135 g CO<sub>2</sub>/km (în 2020) va necesita investiții mai mari în dezvoltarea unor noi tehnologii din partea industriei autovehiculelor;
  - vii) aceste investiții vor afecta prețul autovehiculelor (vor duce la o creștere de până la 10 % a prețului), făcându-le mai puțin accesibile și descurajând astfel operatorii de la achiziționarea acestora (acest lucru îi va obliga pe aceștia să-și utilizeze vechiul parc de autovehicule mai puțin performante din punct de vedere al consumului de combustibil și al emisiilor de CO<sub>2</sub>, iar în unele țări va duce chiar la creșterea importurilor de autovehicule la mâna a doua);
  - viii) în plus, industria autovehiculelor se confruntă, de asemenea, cu probleme, întrucât cererea de autovehicule noi a scăzut într-un timp foarte scurt din cauza crizei economice; posibilele investiții obligatorii în noi tehnologii sunt, prin

- urmare, greu de realizat și vor duce la scăderea profitabilității sectorului (în special în ceea ce privește obiectivul de 135 g CO<sub>2</sub>/km în 2020);
- ix) mai mult, industria autovehiculelor este deja obligată să dedice o mare parte din cheltuielile legate de cercetare și dezvoltare atingerii obiectivelor referitoare la standardele Euro 5 și Euro 6;
5. există preocupări importante referitoare la capacitatea măsurilor de a îndeplini obiectivul inițial de a preveni „schimbările climatice” și la caracterul realist și fezabil al obiectivelor și al calendarului propus;
6. Având în vedere:
- i) Regulamentul nr. 2007/46, Regulamentul nr. 715/2007 și Regulamentul nr. 443/2009;
  - ii) ponderea relativ redusă a acestui sector în cadrul volumului global al emisiilor de CO<sub>2</sub>;
  - iii) necesitatea de a spori eficiența consumului de combustibil și, prin urmare, performanțele în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub> în sectorul transporturilor, pentru a îmbunătăți calitatea aerului;
  - iv) angajamentele existente asumate în mod voluntar de industrie (de exemplu Rezoluția Uniunii internaționale a transporturilor rutiere privind angajamentul asumat în mod voluntar de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> cu 30 % până în 2030);
  - v) tendințele globale de sporire a eficienței consumului de combustibil generate de cererea din partea operatorilor din această industrie extrem de competitivă;
  - vi) optimizarea existentă a consumului de combustibil al vehiculelor utilitare ușoare și, prin urmare, potențialul redus pentru alte îmbunătățiri;
  - vii) ciclul de producție specific al vehiculelor utilitare ușoare (aproximativ zece ani), mai lung decât cel al autoturismelor;
  - viii) riscul de dispariție a categoriilor de vehicule utilitare ușoare care nu îndeplinesc obiectivele, întrucât utilizatorii achiziționează mai degrabă mai multe vehicule cu un nivel mai scăzut de emisii decât un model de vehicul mai mare care a fost retras pentru că nu putea îndeplini obiectivele;
  - ix) faptul că este posibil ca anumite tipuri specifice de vehicule utilitare ușoare folosite, de exemplu, de poliție, de serviciile de intervenție sau în alte scopuri speciale de interes general să nu poată îndeplini obiectivele;
  - x) declinul economic și efectele grave ale acestuia asupra constructorilor și utilizatorilor de autovehicule;
  - xi) necesitatea de a sprijini industria (constructorii) și nu de a o dezavantaja prin intermediul unor măsuri împovărătoare (sau chiar al amenzilor);
  - xii) necesitatea de a sprijini mediul de afaceri (utilizatorii) și nu de a impune costuri suplimentare prin intermediul unor măsuri politice discutabile;
  - xiii) nevoia de stimulente suplimentare pentru susținerea cererii de autovehicule mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și a utilizării acestora;
  - xiv) pericolul impunerii unor obligații împovărătoare asupra industriei și sectoarelor adiacente prin intermediul unor politici inovatoare, dar nepRACTICE;
  - xv) rolul Comisiei TRAN ca promotor al mobilității în UE.

***Prin urmare, principalele puncte ale propunerii raportorului pentru aviz sunt:***

- amânarea intrării în vigoare a regulamentului (cu trei ani pentru obiectivul de 175 g CO<sub>2</sub>/km);
- reducerea obiectivului pentru anul 2020 de la 135 g la 162 g CO<sub>2</sub>/km;
- utilizarea veniturilor provenite din prima pentru emisiile suplimentare pentru finanțarea proiectelor care vizează reducerea impactului transporturilor asupra mediului;
- precum și îmbunătățirea măsurilor privind creditele suplimentare, armonizarea sancțiunilor pentru vehicule utilitare ușoare și autoturisme, pe lângă alte modificări.

## **AMENDAMENTELE**

Comisia pentru transport și turism 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 15**

*Textul propus de Comisie*

(15) Strategia comunitară de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare a stabilit o abordare integrată în vederea atingerii obiectivului comunitar de 120 g CO<sub>2</sub>/km până în 2012, prezentând în același timp o viziune pe termen mai lung cu privire la reduceri suplimentare ale emisiilor. Regulamentul (CE) nr. 443/2009 concretizează această viziune pe termen mai lung prin stabilirea unui obiectiv de 95 g CO<sub>2</sub>/km pentru emisiile medii ale unui parc de autovehicule noi. Pentru a asigura alinierea la această abordare și pentru a oferi industriei de profil o siguranță din punct de vedere al planificării, trebuie stabilit un obiectiv pe termen mai lung pentru emisiile specifice de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare în **2020**.

*Amendamentul*

(15) Strategia comunitară de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare a stabilit o abordare integrată în vederea atingerii obiectivului comunitar de 120 g CO<sub>2</sub>/km până în 2012, prezentând în același timp o viziune pe termen mai lung cu privire la reduceri suplimentare ale emisiilor. Regulamentul (CE) nr. 443/2009 concretizează această viziune pe termen mai lung prin stabilirea unui obiectiv de 95 g CO<sub>2</sub>/km pentru emisiile medii ale unui parc de autovehicule noi. Pentru a asigura alinierea la această abordare și pentru a oferi industriei de profil o siguranță din punct de vedere al planificării, trebuie stabilit un obiectiv pe termen mai lung **și** pentru emisiile specifice de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare în **2022**. **Obiectivul de 135 g CO<sub>2</sub>/km ca valoare medie a emisiilor**

*trebuie îndeplinit până în 2022.*

## **Amendamentul 2**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 20**

##### *Textul propus de Comisie*

(20) Respectarea de către constructori a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui evaluată la nivel comunitar. Constructorii a căror medie a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> depășește nivelul permis în temeiul prezentului regulament trebuie să plătească o **primă** pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic, cu începere de la 1 ianuarie 2014. Această **primă** trebuie să se determine în funcție de cantitatea de emisii cu care respectivii constructori au depășit obiectivul stabilit. Pentru a se asigura consecvența, mecanismul acestei **prime** trebuie să fie similar celui stabilit în Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Sumele obținute din plata **primelor** pentru emisiile suplimentare trebuie considerate ca venituri la bugetul general al Uniunii Europene.

##### *Amendamentul*

(20) Respectarea de către constructori a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui evaluată la nivel comunitar. Constructorii a căror medie a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> depășește nivelul permis în temeiul prezentului regulament trebuie să plătească o **penalitate** pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic, cu începere de la 1 ianuarie 2014. Această **penalitate** trebuie să se determine în funcție de cantitatea de emisii cu care respectivii constructori au depășit obiectivul stabilit. Pentru a se asigura consecvența, mecanismul acestei **penalități** trebuie să fie similar celui stabilit în Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Sumele obținute din plata **penalităților** pentru emisiile suplimentare trebuie considerate ca venituri la bugetul general al Uniunii Europene.

*(Acest amendament urmărește înlocuirea termenului „primă” cu termenul „penalitate”. Se aplică în ansamblul textului.)*

##### *Justificare*

*Acest amendament urmărește înlocuirea termenului „primă” cu termenul „penalitate”. El se aplică în ansamblul textului (considerentele 23, 26 și articolele 6, 8, 10 și 12).*

### Amendamentul 3

#### Propunere de regulament Considerentul 21a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(21a) Pentru a asigura faptul că valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și eficiența consumului de combustibil ale vehiculelor completate sunt reprezentative, Comisia ar trebui să ia în calcul, atunci când este cazul, posibilitatea revizuirii legislației referitoare la omologarea de tip.***

*Justificare*

*Pentru a ține seama de condițiile specifice ale „vehiculelor construite în etape”, vehicule care sunt construite mai întâi într-o formă incompletă și care trebuie să treacă prin cel puțin încă o etapă de finalizare, realizată de alt constructor, Comisia Europeană a prezentat recomandări de modificări la propunerea originală. Prezentul amendament reflectă recomandările respective.*

### Amendamentul 4

#### Propunere de regulament Considerentul 23a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(23a) Efectele benefice ale dispozitivelor limitatoare de viteză în ceea ce privește atât protecția mediului înconjurător și consumul de energie, cât și uzura motorului și a cauciucurilor, precum și siguranța rutieră, vor contribui la realizarea obiectivelor prezentului regulament;***

### Amendamentul 5

#### Propunere de regulament Considerentul 24

*Textul propus de Comisie*

(24) Viteza autovehiculelor are o puternică influență asupra consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale acestora. În plus, în absența unei limite de viteză pentru vehiculele utilitare ușoare, este posibil să existe un element de concurență în privința vitezei maxime, care ar putea duce la apariția de grupuri propulsoare supradimensionate, cu pierderile de eficiență asociate la o viteză mai redusă. Prin urmare, este oportun **să se studieze fezabilitatea extinderii domeniului** de aplicare a Directivei 92/6/CEE a Consiliului privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității, în scopul includerii vehiculelor utilitare ușoare care fac obiectul prezentului regulament.

*Amendamentul*

(24) Viteza autovehiculelor are o puternică influență asupra consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale acestora. În plus, în absența unei limite de viteză pentru vehiculele utilitare ușoare, este posibil să existe un element de concurență în privința vitezei maxime, care ar putea duce la apariția de grupuri propulsoare supradimensionate, cu pierderile de eficiență asociate la o viteză mai redusă. Prin urmare, este oportun **să se extindă domeniul** de aplicare a Directivei 92/6/CEE a Consiliului privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității, în scopul includerii vehiculelor utilitare ușoare care fac obiectul prezentului regulament.

*Justificare*

*Spre deosebire de vehiculele cu gabarit mare, vehiculele utilitare ușoare nu sunt în prezent echipate cu dispozitive de limitare a vitezei. Limitatoarele de viteză reprezintă o modalitate foarte avantajoasă din punctul de vedere al costurilor de a reduce consumul de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> și de a contribui la siguranța rutieră. Domeniul de aplicare al Directivei 92/6/CEE, modificată prin Directiva 2002/85/CE, trebuie extins pentru a pune vehiculele cu gabarit mare sub incidența dispozițiilor Directivei respective.*

**Amendamentul 6**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) Începând din **2020**, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 135 g CO<sub>2</sub>/km privind emisiile medii ale vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate.

*Amendamentul*

(2) Începând din **2022**, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 135 g CO<sub>2</sub>/km privind emisiile medii ale vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate.

**Amendamentul 7**



**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – alineatul 1 – litera a**

*Textul propus de Comisie*

(a) „media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă, în legătură cu un constructor, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi pe care le produce acesta;

*Amendamentul*

(a) „media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă, în legătură cu un constructor, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi, **la care se face referire la articolul 2**, pe care le produce acesta;

**Amendamentul 8**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – alineatul 1 – litera f**

*Textul propus de Comisie*

(f) „emisiile specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă emisiile unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și specificate ca masa emisiilor de CO<sub>2</sub> (combinate) în certificatul de conformitate;

*Amendamentul*

(f) „emisiile specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă emisiile unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și specificate ca masa emisiilor de CO<sub>2</sub> (combinate) în certificatul de conformitate **al vehiculului complet sau completat**;

*Justificare*

*Pentru a ține seama de condițiile specifice ale „vehiculelor construite în etape”, Comisia Europeană a prezentat recomandări de modificări la propunerea originală. Prezentul amendament reflectă recomandările respective.*

**Amendamentul 9**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 –alineatul 1 – litera ga (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ga) „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a satisface cerințele tehnice**

*aplicabile cuprinse în Directiva  
2007/46/CE.*

*Justificare*

*Vehiculele completate sunt acoperite de propunerea legislativă.*

## **Amendamentul 10**

**Propunere de regulament**

**Articolul 3 –alineatul 1 – litera gb (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(gb) „pata de contact” înseamnă  
ecartamentul unei mașini înmulțit cu  
ampatamentul, astfel cum se specifică în  
certificatul de conformitate și cum este  
definită la punctele 2.1 și 2.3 din anexa I  
la Directiva 2007/46/CE;***

*Justificare*

*Din motive de consecvență cu anexa II, partea B, punctul 5.*

## **Amendamentul 11**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 –paragraful 1a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***În cazul în care emisiile specifice ale  
vehiculului completat nu sunt disponibile,  
constructorul vehiculului de bază  
utilizează emisiile specifice ale  
vehiculului de bază pentru a determina  
media emisiilor sale specifice de CO<sub>2</sub>.***

### *Justificare*

*Pentru a ține seama de condițiile specifice ale „vehiculelor construite în etape”, Comisia Europeană a prezentat recomandări de modificări la propunerea originală. Prezentul amendament reflectă recomandările respective.*

#### **Amendamentul 12**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 4 – paragraful 2 – liniuțele 1, 2 și 3**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
-75% în 2014,	-50% în 2014,
-80% în 2015,	-75% în 2015,
-100% începând din 2016.	-100% începând din 2016.

#### **Amendamentul 13**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 5 – titlu**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
Credite suplimentare	Credite suplimentare <b>și stimulente financiare</b>

### *Justificare*

*Necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al regulamentului pentru a încuraja reînnoirea parcului de vehicule utilitare ușoare.*

#### **Amendamentul 14**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 5 – alineatul - 1a (nou)**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	<b>(- 1a) Statele membre pot să prevadă stimulente financiare ce se aplică autovehiculelor produse în serie care respectă prevederile prezentului regulament și ale normelor sale de aplicare.</b>

*Aceste stimulente financiare sunt valabile pentru toate vehiculele noi puse în vânzare pe piața unui stat membru, care respectă cel puțin obiectivele de emisii specifice prevăzute în anexa I înaintea datelor prevăzute în anexa I, și vor fi sistate la aceste date.*

*Justificare*

*Pentru a realiza obiectivele trebuie să încurajăm înnoirea parcului de vehicule.*

**Amendamentul 15**

**Propunere de regulament  
Articolul 5 – alineatul - 1b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(- 1b) Statele membre pot acorda stimulente financiare pentru reechiparea vehiculelor în circulație și pentru scoaterea din uz a vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament.*

*Justificare*

*Pentru a realiza obiectivele trebuie să încurajăm înnoirea parcului de vehicule.*

**Amendamentul 16**

**Propunere de regulament  
Articolul 5 – alineatul - 1c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(- 1c) Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (-1a) și (-1b) nu vor depăși costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice montate pentru a asigura respectarea obiectivelor de emisii specifice prevăzute în anexa I, inclusiv costurile pentru montarea acestora la vehicule.*

### *Justificare*

*Stimulentele financiare trebuie să țină cont de costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice montate pentru a asigura respectarea valorilor-limită de emisii.*

### **Amendamentul 17**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul - 1d (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(- 1d) Comisia este informată în timp util cu privire la planurile de introducere sau modificare a stimulentei financiare prevăzute la alineatele (-1a) și (-1b).***

### *Justificare*

*Comisia va avea un rol de coordonare.*

### **Amendamentul 18**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – partea introductivă – liniuțele 1, 2 și 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

- 2,5 vehicule utilitare ușoare în 2014,

- 2,5 vehicule utilitare ușoare în 2014,

- 1,5 vehicule utilitare ușoare în **2015**,

- 1,5 vehicule utilitare ușoare în **2016**,

- 1 vehicul utilitar ușor, începând din **2016**.

- 1 vehicul utilitar ușor, începând din **2018**.

### **Amendamentul 19**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Articolul 5a***

***Limitarea vitezei***

***Începând cu 2018, producătorii de vehicule utilitare ușoare asigură echiparea tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, conform articolului 2, cu dispozitive de limitare a vitezei pentru care viteza maximă este fixată la 120 km/h.***

*Justificare*

*Spre deosebire de vehiculele cu gabarit mare, vehiculele utilitare ușoare nu sunt în prezent echipate cu dispozitive de limitare a vitezei. Limitatoarele de viteză reprezintă o modalitate foarte avantajoasă din punctul de vedere al costurilor de a reduce consumul de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> și de a contribui la siguranța rutieră.*

**Amendamentul 20**

**Propunere de regulament  
Articolul 8 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Pentru perioada care începe la 1 ianuarie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, Comisia impune plata unei prime pentru emisiile suplimentare **unui constructor sau administratorului unei** grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> a constructorului în cauză depășește obiectivul acestuia privind emisiile specifice.

*Amendamentul*

(1) Pentru perioada care începe la 1 ianuarie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, Comisia impune **cu strictețe** plata unei prime pentru emisiile suplimentare **tuturor constructorilor sau administratorilor de** grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> a constructorului în cauză depășește obiectivul acestuia privind emisiile specifice.

**Amendamentul 21**

**Propunere de regulament  
Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul i**

*Textul propus de Comisie*

(a) din 2014 până în 2018:  
(i) pentru emisiile suplimentare de peste 3 g CO<sub>2</sub>/km:

*Amendamentul*

(a) din 2014 până în 2018:  
(i) pentru emisiile suplimentare de peste 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$((\text{Emisii suplimentare} - 3) \times 120 \text{ €} + 45 \text{ €})$   
 $\times$  numărul de vehicule utilitare ușoare noi.

$((\text{Emisii suplimentare} - 3) \times 95 \text{ €} + 45 \text{ €})$   
 $\times$  numărul de vehicule utilitare ușoare noi.

### *Justificare*

*Primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 443/2009 (emisiile de CO2 generate de autoturisme).*

## **Amendamentul 22**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera b – partea introductivă**

##### *Textul propus de Comisie*

(b) începând din 2019:  
 $(\text{Emisii suplimentare} \times 120 \text{ €}) \times$  numărul de vehicule utilitare ușoare noi.

##### *Amendamentul*

(b) începând din 2019:  
 $(\text{Emisii suplimentare} \times 95 \text{ €}) \times$  numărul de vehicule utilitare ușoare noi.

## **Amendamentul 23**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 2 – punctul 1**

##### *Textul propus de Comisie*

„emisii suplimentare” înseamnă numărul pozitiv de grame pe kilometru cu care media emisiilor specifice de CO2 a unui constructor - ținând seama de reducerile emisiilor de CO2 datorate tehnologiilor inovatoare aprobate în conformitate cu articolul 11 – a depășit obiectivul acestuia privind emisiile specifice în anul calendaristic sau într-o parte a anului calendaristic în care se aplică obligația menționată la articolul 4, rotunjit la cea mai apropiată a treia zecimală; precum și

##### *Amendamentul*

„emisii suplimentare” înseamnă numărul pozitiv de grame pe kilometru cu care media emisiilor specifice de CO2 a unui constructor - ținând seama de reducerile emisiilor de CO2 datorate tehnologiilor inovatoare aprobate în conformitate cu articolul 11 **și de dispozitivele de limitare a vitezei în conformitate cu articolul 5a** – a depășit obiectivul acestuia privind emisiile specifice în anul calendaristic sau într-o parte a anului calendaristic în care se aplică obligația menționată la articolul 4, rotunjit la cea mai apropiată a treia zecimală; precum și

## Amendamentul 24

### Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(4) Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate ca venit la bugetul general al Uniunii Europene **și sunt folosite în exclusivitate pentru finanțarea proiectelor ce vizează utilizarea tehnologiilor inovatoare pentru reducerea efectelor negative ale transporturilor asupra mediului.**

#### *Justificare*

*Veniturile obținute din plata primelor pe emisiile suplimentare ar trebui alocate cercetării care vizează îmbunătățirea în continuare a performanțelor în materie de mediu ale sectorului.*

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1 – partea introductivă

#### *Textul propus de Comisie*

Un constructor poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I în cazul în care este responsabil pentru mai puțin de **22 000** de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate într-un an calendaristic și:

#### *Amendamentul*

Un constructor poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I în cazul în care este responsabil pentru mai puțin de **25 000** de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate într-un an calendaristic și:

#### *Justificare*

*Având în vedere faptul că ponderea totală a constructorilor cu volum mic de producție pe piața de vehicule utilitare ușoare este de doar 5 %, raportorul sugerează extinderea limitei de 22 000 de vehicule înmatriculate (1 % din totalul vânzărilor de vehicule utilitare ușoare la nivelul UE) la 25 000 (aproximativ 1,4 %). Acest procent ar fi în continuare mai mic decât cel adoptat în cadrul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi (echivalentul a 2 % din totalul vânzărilor). Acest lucru ar acorda constructorilor cu volum mic de producție o mai mare flexibilitate atunci când ies din*



*criza economică.*

## **Amendamentul 26**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – alineatul 1 – partea introductivă – litera b**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(b) face parte dintr-un grup de constructori conexați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate pe an calendaristic; or	(b) face parte dintr-un grup de constructori conexați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de 25 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate pe an calendaristic; or

#### *Justificare*

*Având în vedere faptul că ponderea totală a constructorilor cu volum mic de producție pe piața de vehicule utilitare ușoare este de doar 5 %, raportorul sugerează extinderea limitei de 22 000 de vehicule înmatriculate (1 % din totalul vânzărilor de vehicule utilitare ușoare la nivelul UE) la 25 000 (aproximativ 1,4 %). Acest procent ar fi în continuare mai mic decât cel adoptat în cadrul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 privind reducerea emisiilor de CO2 generate de autoturismele noi (echivalentul a 2 % din totalul vânzărilor). Acest lucru ar acorda constructorilor cu volum mic de producție o mai mare flexibilitate atunci când ies din criza economică.*

## **Amendamentul 27**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – alineatul 2 – litera d**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(d) un obiectiv de emisii specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO2 și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de vehicul utilitar ușor produs.	(d) un obiectiv de emisii specifice corespunzător potențialului său de reducere <b>și mediei sectorului</b> , inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO2 și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de vehicul utilitar ușor produs.

#### *Justificare*

*Chiar dacă media reducerii emisiilor de CO2 a sectorului pentru a îndeplini obiectivul de 175 g CO2/km este de 14 %, anumiți constructori cu volum mic de producție ar trebui să realizeze reduceri cel puțin duble. Pentru a nu îi discrimina, media sectorului ar trebui să fie*

*unul dintre criteriile avute în vedere în cadrul procesului de aprobare a derogării.*

## **Amendamentul 28**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 11 – alineatul 2 – partea introductivă**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Până la 31 decembrie 2012, Comisia adoptă dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a acestor tehnologii inovatoare, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 13 alineatul (2). Aceste dispoziții detaliate se bazează pe următoarele criterii privind tehnologiile inovatoare:

##### *Amendamentul*

(2) Până la 31 decembrie 2012, Comisia adoptă dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a acestor tehnologii inovatoare, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 13 alineatul (2). Aceste dispoziții detaliate **sunt în acord cu dispozițiile stabilite la articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și** se bazează pe următoarele criterii privind tehnologiile inovatoare:

##### *Justificare*

*După cum precizează articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 privind autoturismele, până în 2010 Comisia adoptă dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a acestor tehnologii inovatoare.*

## **Amendamentul 29**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 12 – alineatul 1 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

Până la 31 octombrie 2016 și, ulterior, la fiecare trei ani, se adoptă măsuri de modificare a anexei I în vederea ajustării valorii M0, menționată în respectiva anexă, la masa medie a vehiculelor utilitare ușoare noi **din** cei trei ani calendaristici precedenți.

##### *Amendamentul*

Până la 31 octombrie 2016 și, ulterior, la fiecare trei ani, se adoptă măsuri de modificare a anexei I în vederea ajustării valorii M0, menționată în respectiva anexă, la masa medie a vehiculelor utilitare ușoare noi **înmatriculate în** cei trei ani calendaristici precedenți.

### **Amendamentul 30**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 12 – alineatul 4 – paragraful 1 – liniuța 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

modalităților de realizare în mod rentabil, până în anul **2020**, a obiectivului de 135 g CO<sub>2</sub>/km, sub rezerva confirmării fezabilității acestuia pe baza rezultatelor actualizate ale evaluării impactului; precum și

modalităților de realizare în mod rentabil, până în anul **2022**, a obiectivului de 135 g CO<sub>2</sub>/km, sub rezerva confirmării fezabilității acestuia pe baza rezultatelor actualizate ale evaluării impactului; precum și

### **Amendamentul 31**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 12 – alineatul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(7) Până în 2015, Comisia reexaminează metoda de determinare a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor complete din anexa II partea B punctul 7 și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a anexei II.***

***(7) Până în 2014, Comisia stabilește, dacă este cazul, o procedură de obținere a unor valori reprezentative ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale eficienței consumului de combustibil ale vehiculelor completate.***

#### *Justificare*

*Pentru a ține seama de condițiile specifice ale „vehiculelor construite în etape”, Comisia Europeană a prezentat recomandări de modificări la propunerea originală. Prezentul amendament reflectă recomandările respective.*

### **Amendamentul 32**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa II – partea A – punctul 3 – litera d – subpunctul ii**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(ii) emisiile specifice de CO<sub>2</sub>;

(ii) emisiile specifice de CO<sub>2</sub> **și cota de reducere a emisiilor datorată tehnologiilor inovatoare în conformitate**

*cu articolul 11;*

*Justificare*

*Pentru coerența textului.*

### **Amendamentul 33**

**Propunere de regulament  
Anexa II – partea B – punctul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**7. Emisiile specifice ale vehiculelor complete Emisiile specifice ale vehiculelor complete se determină în conformitate cu Directiva 2004/3/CE. În cazul în care valoarea respectivă nu este disponibilă, emisiile specifice ale unui vehicul complet se stabilesc ca fiind egale cu cea mai mare valoare dintre emisiile specifice ale tuturor vehiculelor complete care reprezintă același tip de vehicul ca vehiculul incomplet pe baza căruia este fabricat vehiculul complet și care au fost înmatriculate în UE în cursul aceluiași an de monitorizare, unde „tip de vehicul” este definit în conformitate cu articolul 3 din Directiva 2007/46/CE. Dacă există mai mult de trei valori diferite de emisii specifice ale tuturor vehiculelor complete, valoarea utilizată este cea de-a doua ca mărime.**

**eliminat**

*Justificare*

*Pentru a ține seama de condițiile specifice ale „vehiculelor construite în etape”, Comisia Europeană a prezentat recomandări de modificări la propunerea originală. Prezentul amendament reflectă recomandările respective.*

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi
<b>Referințe</b>	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)
<b>Comisia competentă în fond</b>	ENVI
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	TRAN 24.11.2009
<b>Raportor pentru aviz</b> Data numirii	Oldřich Vlasák 9.11.2009
<b>Examinare în comisie</b>	27.4.2010                      21.6.2010
<b>Data adoptării</b>	22.6.2010
<b>Rezultatul votului final</b>	+:                      32 -:                      4 0:                      2
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
<b>Membri supleanți (articolul 187 alineatul (2)) prezenți la votul final</b>	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu