



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Propunere 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 CO₂ generate de autoturismele noi

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Contextul general

UE a stabilit drept obiectiv limitarea schimbărilor climatice mondiale la o creștere a temperaturii cu 2° C peste nivelurile preindustriale. Pentru a atinge acest obiectiv, emisiile globale trebuie să atingă nivelul maxim în 2020 și să fie reduse cu cel puțin 50% la nivel mondial până în 2050 față de 1990. Consiliul European a reconfirmat obiectivul UE de reducere cu 80-95% până în 2050 față de nivelul înregistrat în 1990, în contextul reducerilor pe care trebuie să le facă țările dezvoltate ca grup.

Politicile actuale ar determina o reducere a emisiilor de GES (gaze cu efect de seră) de numai 40% până în 2050. Comunicarea Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie competitivă cu emisii scăzute de dioxid de carbon până în 2050”¹ stabilește modul în care poate fi îndeplinit cel mai rentabil cu puțință obiectivul de reducere a emisiilor pe plan național cu 80% până în 2050. Foaia de parcurs arată că fiecare sector al economiei trebuie să-și aducă contribuția și, în funcție de scenariu, în comparație cu 1990, emisiile din sectorul transporturilor trebuie să fie între +20 și -9% până în 2030 și să înregistreze o scădere de 54% până la 67% până în 2050².

În timp ce emisiile din alte sectoare sunt în general în scădere, transportul rutier este unul dintre puținele sectoare în care emisiile au crescut rapid. Între 1990 și 2008, emisiile generate de transportul rutier au crescut cu 26%. În 2008, aproximativ 70% din emisiile de CO₂ generate de transport proveneau din transportul rutier³. Prin urmare, este a doua sursă ca mărime de emisii de GES în UE și contribuie cu aproximativ o cincime din emisiile totale de CO₂ ale UE.

În martie 2011, Comisia a adoptat documentul intitulat „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”. Aceasta stabilește o strategie în domeniul transporturilor care își propune să reducă GES cu 60% până în 2050.

• Regulamentul

Regulamentul (CE) nr. 443/2009 stabilește obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ pentru parcul de autoturisme noi până în 2020. Regulamentul prevede o acțiune în două etape. Au fost stabilite modalitățile de îndeplinire a obiectivului pentru prima perioadă, până în 2015. Pentru a doua perioadă, până în 2020, obiectivul nu poate fi îndeplinit fără punerea în aplicare a modalităților necesare în acest scop, care urmează a fi determinate în cadrul unei examinări. Acest obiectiv a fost stabilit în cadrul procedurii de codecizie și nu se revine asupra lui în cadrul examinării.

¹ COM/2011/0112 final

² Cu excepția emisiilor din transportul maritim internațional

³ *EU transport in figures 2011* (Cifre privind transportul în UE în 2011), Comisia Europeană

Incapacitatea de a stabili sau a pune în aplicare modalitățile menționate ar avea un efect prejudiciabil asupra producătorilor de vehicule și a furnizorilor de piese care au nevoie de siguranță în ceea ce privește tehnologia și mijloacele necesare pentru atingerea obiectivului.

Modalitățile sunt aspecte ale punerii în aplicare care influențează modul în care este atins obiectivul privind emisiile. Printre principalele modalități în actualul regulament se numără curba valorilor limită care este definită de parametrul de utilitate și funcția care descrie relația dintre parametrul de utilitate și emisiile de CO₂ (care stabilește forma și panta). Alte modalități includ sistemul primei pentru emisiile suplimentare, ecoinovațiile, derogările, asocierea, introducerea progresivă a obiectivelor și acordarea de credite suplimentare pentru o perioadă limitată de timp.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

Consultarea părților interesate

- *Experți externi*

Un studiu extern intitulat „Sprijin pentru revizuirea Regulamentului (CE) nr. 443/2009 în ceea ce privește emisiile de CO₂ provenite de la autoturisme”⁴ a prezentat principala analiză pe care se bazează prezenta propunere. Acesta include o evaluare a diferitelor modalități și evaluează costurile acestora. Pentru a evalua efectele globale ale obiectivelor pentru 2020 a fost utilizat modelul PRIMES-TREMOVE.

- *Consultarea părților interesate*

Părțile interesate au fost consultate formal prin intermediul unui chestionar online și printr-o reuniune între părțile interesate. Informațiile primite de la părțile interesate au fost luate în considerare la evaluarea diverselor opțiuni posibile de reglementare a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme.

- Consultarea publică

În toamna anului 2011 s-a desfășurat o consultare publică online. Răspunsurile oferă în general un mesaj clar că reglementarea emisiilor provenite de la autoturisme este importantă, ar trebui să fie efectuată în conformitate cu obiectivele GES pe termen lung, să se bazeze pe volumul mediu de emisii generate de autoturismele noi și să fie neutră din punct de vedere tehnologic. Opiniile au fost extrem de împărțite cu privire la întrebarea dacă legislația actuală funcționează bine. Principalul motiv pare a fi că mulți sunt de părere că legislația actuală nu este suficient de solidă. Există o adeziune puternică pentru stabilirea obiectivelor pentru perioada de dincolo de 2020, fără a aduce atingere altor măsuri care pot fi puse în aplicare. Rezultatele consultării publice au fost sintetizate și publicate⁵.

- Reuniunea părților interesate

La 6 decembrie 2011, a avut loc o reuniune a părților interesate. A fost prezentat studiul complet și au fost publicate prezentările din cadrul reuniunii, împreună cu un rezumat al

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

discuțiilor⁶. Participanții nu a exprimat vreun dezacord substanțial în legătură cu analiza prezentată; ONG-urile au susținut că, deoarece costurile sunt mai scăzute decât se preconizase, obiectivele ar trebui să fie mai stricte.

Evaluarea impactului

A fost pregătită o evaluare a impactului comună care sprijină actuala propunere și o propunere echivalentă de modificare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011. S-a recurs la o abordare amplă pentru identificarea unor opțiuni strategice care să acopere întrebările ridicate în legislație, cele ridicate de punerea în aplicare și aspectele evaluate în studiile care analizează metodele posibile de îmbunătățire a eficienței legislației. Au fost analizate următoarele aspecte:

- a) opțiunea statu-quo;
- b) modalitățile de îndeplinire a obiectivului privind autoturismele;
- c) simplificarea și reducerea sarcinii administrative;
- d) adaptare la noul ciclu de testare;
- e) forma și strictețea legislației după 2020.

Pe baza unei analize a impactului economic, social și de mediu, evaluarea impactului a ajuns la următoarele concluzii:

- Masa ar trebui să rămână parametrul de utilitate pentru autoturisme; curba valorilor limită ar trebui să continue să fie liniară.
- Dovezile arată că panta curbei ar trebui să fie stabilită la un nivel relativ scăzut pentru a reduce denaturările pieței.
- Primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie menținute la 95 euro pe g/km pe vehicul.
- Regulamentul ar trebui actualizat pentru a-l alinia la Tratatul de la Lisabona.
- Procedura de derogare ar trebui simplificată prin introducerea, pentru cei mai mici producători, a unei excluderi *de minimis* de la obligația de a avea un obiectiv în ceea ce privește emisiile de CO₂. De asemenea, ar trebui acordată o flexibilitate mai mare în ceea ce privește data acordării derogărilor pentru un volum mic de producție.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

UE a luat deja măsuri în acest domeniu atunci când a adoptat Regulamentul (CE) nr. 443/2009, bazat pe capitolul referitor la mediu din tratat. Piața unică permite, de asemenea, adoptarea de măsuri la nivelul UE, mai degrabă decât la nivelul statelor membre, pentru a asigura cerințe comune în ansamblul UE și, prin urmare, pentru a reduce la minimum costurile pentru producători.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Adoptarea propunerii nu va duce la abrogarea legislației în vigoare.

Rezumatul acțiunii propuse

Propunerea modifică Regulamentul în sensul punerii în aplicare a modalităților de a îndeplini obiectivul de 95 g CO₂/km pentru autoturismele noi, obiectiv care trebuie să fie atins până în 2020. Principalele modalități puse în aplicare sunt următoarele:

- Parametrul de utilitate continuă să fie masa vehiculului în stare de funcționare.
- Curba valorilor limită rămâne liniară, cu o pantă de 60 % în comparație cu parcul de referință, care este menținut la nivelul parcului din 2006, în conformitate cu curba valorilor limită pentru 2015.
- Creditele suplimentare pentru autoturismele cu emisii mai mici de 35 g CO₂/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.
- 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 CO₂.
- Se permite o flexibilitate mai mare în ceea ce privește calendarul deciziilor prin care se acordă derogări pentru un volum mic de producție.
- Ecoinovațiile sunt menținute atunci când este pusă în aplicare o procedură revizuită de testare.
- Primele pentru emisiile suplimentare sunt menținute la 95 euro pe g/km pe vehicul.
- Dispozițiile privind procedura comitetului sunt actualizate pentru a fi compatibile cu Tratatul de la Lisabona.

Deoarece industria beneficiază de indicațiile privind regimul de reglementare care va intra în vigoare după 2020, propunerea prevede o reexaminare cel târziu până la 31 decembrie 2014.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu implică resurse financiare suplimentare.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

- Clauza de reexaminare/de revizuire/privind încetarea de drept a efectelor juridice

Propunerea include o clauză de reexaminare.

- Spațiul Economic European

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și ar trebui, prin urmare, extins la acesta.

Propunere 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 CO₂ generate de autoturismele noi

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) În temeiul articolului 13 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare⁹ Comisia revizuieste modalitățile de realizare în mod rentabil a obiectivului de 95 g de CO₂/km până în 2020, în special formula din anexa I și derogările de la articolul 11. Propunerea de modificare a regulamentului trebuie să fie formulată într-un mod cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, echitabil din punct de vedere social și durabil.
- (2) Este necesar să se precizeze că, pentru a verifica respectarea obiectivului de 95g de CO₂/km, emisiile de CO₂ 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

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

întreținerea vehiculelor¹⁰ și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și cu ajutorul tehnologiilor inovatoare.

- (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.
- (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 CO₂ 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.
- (5) Procedura de acordare a derogărilor pentru micii producători ar trebui simplificată pentru a permite o mai mare flexibilitate în ceea ce privește termenele de depunere a cererilor de derogare de către producători și deciziile Comisiei de a o acorda.
- (6) Procedura de acordare a derogărilor pentru producătorii de nișă ar trebui să continue în 2020. Cu toate acestea, pentru a garanta faptul că efortul de reducere a emisiilor cerut producătorilor de nișă este în concordanță cu cel al marilor producători, începând cu anul 2020 trebuie să se aplice un obiectiv cu 45% mai mic decât media emisiilor specifice ale producătorilor de nișă în 2007.
- (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 CO₂ pentru autoturisme. Prin urmare, este de dorit ca aceste aspecte să fie reexamine, Comisia să înainteze un raport și, după caz, să se facă propuneri pentru obiectivele pentru perioada de după 2020.
- (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 CO₂ ale autoturismelor. Această activitate se desfășoară în contextul elaborării unei proceduri de testare la nivel mondial a autoturismelor și utilităților 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 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.

¹⁰

JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

- (9) Ar trebui adaptată formularea articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, astfel încât noțiunea de întreprindere asociată să fie în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 139/2004 din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi¹¹, precum și cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare¹².
- (10) Regulamentul (CE) nr. 443/2009 conferă Comisiei competențe în ceea ce privește punerea în aplicare a unora dintre dispozițiile sale, în conformitate cu procedurile prevăzute în Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999¹³. Ca urmare a intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, aceste competențe trebuie aliniate la articolele 290 și 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (11) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu 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 Comisie¹⁴.
- (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 CO₂ și să adapteze formulele pentru calcularea emisiilor specifice de CO₂ prevăzute în anexa I în funcție de schimbarea valorii masei vehiculului și procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂ 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.
- (13) Este necesar să se rețină metoda de stabilire a obiectivului pe baza unei relații liniare între utilitatea autoturismului și obiectivul său de reducere a emisiilor de CO₂, exprimată în formulele prevăzute în anexa I, întrucât acest lucru permite să se păstreze diversitatea pieței de autoturisme și capacitatea producătorilor de a satisface diferitele nevoi ale consumatorilor, evitând totodată eventualele denaturări nejustificate ale pieței.
- (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

¹¹ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

¹² JO L 145, 31.5.2011, p. 1.

¹³ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

¹⁴ JO L 55 din 28.2.2011, p. 13.

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 amprenteii la sol ca parametru de utilitate.

- (15) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 443/2009 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 443/2009 se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 1, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prezentul regulament stabilește un obiectiv, aplicabil începând cu anul 2020 parcului de mașini noi, de a atinge o medie a emisiilor de 95 g CO₂/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”.

- (2) La articolul 2, se adaugă următorul alineat (4):

‘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.’

- (3) La articolul 3 alineatul (2) litera (a), prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„- prerogative de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot sau”

- (4) După articolul 5 se introduce următorul articol:

„Articolul 5a

Credite suplimentare pentru obiectivul de 95 g CO₂/km

1.. La calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂, fiecare autoturism nou cu emisii specifice de CO₂ mai mici de 35 g CO₂/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.”

- (5) La articolul 8, alineatul (9) se înlocuiește cu următorul text:

“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 poate să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a, pentru a modifica anexa II în ceea ce privește cerințele în materie de date și parametrii datelor”.

- (6) La articolul 9, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

"3. Comisia adoptă modalitățile 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)."

- (7) Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) La alineatul 3, se elimină ultima teză.

(b) La alineatul (4) al doilea paragraf, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

(c) La alineatul (4) al doilea paragraf se adaugă următoarea literă (c):

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

- (8) (b) Alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

"8. Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 14a care prevede norme pentru a completa alineatele (1) - (7) din prezentul articol, în ceea ce privește criteriile de eligibilitate pentru derogări, conținutul cererilor, precum și conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂."

- (9) La articolul 12 alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia adoptă dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare 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) din prezentul regulament”.

- (10) Articolul 13 se modifică după cum urmează:

(a) La alineatul (2), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Măsurile respective se adoptă prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 14a”.

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

(c) Alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

"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 CO₂ pentru autoturismele noi pentru perioada de după 2020”.

(d) Alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

"7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate 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 CO₂ menționate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008, 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.”

(11) Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14
Procedura comitetelor

1. Comisia este asistată de Comitetul schimbărilor climatice instituit prin articolul 9 din Decizia nr. 280/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

(12) Se inserează următorul articol 14a:

„Articolul 14a
Exercitarea delegării

1. Comisia este abilitată să adopte acte delegate, cu respectarea condițiilor prevăzute în prezentul articol.

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].

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).

O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei 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 conformitate cu articolul 8 alineatul (9) a doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8), articolului 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolul 13 alineatul (7) intră în vigoare numai dacă nu a fost formulată nicio obiecție de către Parlamentul European sau de către Consiliu în termen de 2 luni de la notificarea Parlamentului European și a Consiliului cu privire la actul respectiv sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu au obiecții. Termenul în cauză se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(13) La punctul 1 din anexa I, se adaugă următoarea literă (c):

„(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)

$a = 0,0333$.”

Articolul 2

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.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*