

REGULAMENTUL (UE) NR. 333/2014 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
din 11 martie 2014

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 European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) În temeiul articolului 13 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾, Comisia revizuește modalitățile de realizare în mod rentabil a obiectivului de 95 g de CO₂/km până în 2020, inclusiv formulele stabilite în anexa I la respectivul regulament și derogările prevăzute la articolul 11 din respectivul regulament. Este oportun ca prezentul regulament să fie cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, echitabil din punct de vedere social și durabil.
- (2) Dezvoltarea în continuare a pieței mondiale a tehnologiilor avansate care urmăresc îmbunătățirea eficienței autoturismelor este în concordanță cu comunicarea Comisiei din 21 ianuarie 2011 intitulată „O Europă eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor – inițiativă emblematică a Strategiei Europa 2020”, care sprijină trecerea la o economie eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în vederea obținerii unei creșteri durabile.
- (3) Este oportun să se precizeze că, pentru a verifica respectarea obiectivului de 95 g 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 ⁽⁴⁾ și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și cu ajutorul tehnologiilor inovatoare.
- (4) Prețurile ridicate ale combustibililor fosili au un impact negativ asupra redresării economice și asupra securității energetice și a accesibilității la prețuri rezonabile a energiei în Uniune. Prin urmare, creșterea eficienței și a durabilității noilor autoturisme și vehicule utilitare ușoare, pentru a reduce astfel dependența de petrol, este o prioritate.
- (5) Având în vedere costurile ridicate ale cercetării și dezvoltării și ale producției per unitate pe care le reprezintă primele generații de vehicule cu emisii foarte scăzute de dioxid de carbon, este oportun 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. Actorii la diferite niveluri ar trebui să acorde atenția cuvenită identificării și diseminării celor mai bune practici pentru stimularea cererii pentru vehicule cu emisii foarte scăzute de dioxid de carbon.
- (6) Lipsa unei infrastructuri pentru combustibili alternativi, precum și a specificațiilor tehnice comune pentru interfața vehicul-infrastructură, ar putea fi un obstacol pentru comercializarea vehiculelor cu emisii foarte scăzute de dioxid de carbon. Asigurarea creării unei astfel de infrastructuri în Uniune ar putea facilita acțiunea forțelor pieței și ar putea contribui la creșterea economică în Europa.
- (7) Având în vedere impactul disproporționat pe care îl are asupra micilor producători obligația de a respecta obiectivele privind emisiile specifice, definite în funcție de utilitatea vehiculului, sarcina administrativă considerabilă pe care o creează procedura de derogare și beneficiile marginale generate în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor vândute de producătorii respectivi, producătorii care sunt responsabili pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi înmatriculate în Uniune pe an ar trebui excluși din domeniul de aplicare al obiectivului privind emisiile specifice și de la prima pentru emisiile suplimentare. Pentru a asigura, cât mai devreme cu putință, securitatea juridică pentru respectivii producători, este esențial ca această derogare să se aplice începând cu 1 ianuarie 2012.

⁽¹⁾ JO C 44, 15.2.2013, p. 109.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 25 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 10 martie 2014.

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ 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 (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

- (8) Procedura de acordare a derogărilor pentru micii producători ar trebui simplificată pentru a permite o mai mare flexibilitate în ceea ce privește momentul în care urmează să fie depusă o cerere de derogare de către astfel de producători și momentul în care Comisia urmează să o acorde.
- (9) Procedura de acordare a derogărilor pentru producătorii de nișă ar trebui să continue după 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 ar trebui să se aplice un obiectiv cu 45 % mai scăzut decât media emisiilor specifice ale producătorilor de nișă în 2007.
- (10) Pentru a permite industriei automobilelor să se angajeze în investiții și inovări pe termen lung, este de dorit să se furnizeze indicații cu privire la modul în care Regulamentul (CE) nr. 443/2009 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. Comisia ar trebui, până în 2015, să revizuiască astfel de aspecte și să înainteze un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la concluziile sale. Respectivul raport ar trebui să includă, după caz, propuneri de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi pentru perioada de după 2020, inclusiv posibilitatea fixării unui obiectiv realist și realizabil pentru 2025, pe baza unei evaluări de impact cuprinzătoare care să țină seama de menținerea competitivității în domeniul industriei auto și a industriilor conexe, și menținerea, în același timp, a unei traiectorii clare a reducerii emisiilor, comparabile cu cea realizată în perioada de până în 2020. În elaborarea unor asemenea propuneri, Comisia ar trebui să se asigure că acestea sunt formulate într-un mod cât mai neutru posibil din punct de vedere concurențial, echitabil din punct de vedere social și durabil.
- (11) În temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009, Comisia este obligată 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. Este necesar să se modifice noul ciclu de conducere european (*New European Driving Cycle* – NEDC) utilizat în prezent, pentru a asigura caracterul reprezentativ al acestuia în ceea ce privește condițiile de conducere reale și pentru a se evita o subestimare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil reale. Ar trebui să se convină cât mai curând fezabil asupra unei noi proceduri de testare, mai realiste și mai fiabile. În acest sens se desfășoară lucrări în contextul elaborării unei proceduri de testare la nivel mondial a autoturismelor și utilitatelor ușoare (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure* – WLTP) în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, însă nu sunt încă finalizate. Pentru a asigura faptul că emisiile specifice de CO₂ indicate pentru autoturismele noi sunt aduse mai aproape de valoarea reală a emisiilor generate în condiții normale de utilizare, WLTP ar trebui pus în aplicare cât mai curând cu putință. Având în vedere contextul menționat, 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 al Comisiei⁽¹⁾. În cazul în care procedurile de testare sunt modificate, limitele stabilite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 ar trebui să fie adaptate pentru a se asigura o rigoare comparabilă pentru producători și clase de vehicule. Prin urmare, Comisia ar trebui să efectueze un studiu de corelare detaliat între NEDC și noul ciclu de testare WLTP pentru a asigura caracterul reprezentativ al acestuia în ceea ce privește condițiile de conducere reale.
- (12) Pentru a asigura că emisiile reale sunt reflectate în mod corespunzător și că valorile CO₂ măsurate sunt strict comparabile, Comisia ar trebui să garanteze că elementele din procedura de testare care au o influență semnificativă asupra emisiilor de CO₂ măsurate sunt definite în mod strict pentru a preveni utilizarea unor flexibilități ale ciclului de testare de către producători. Abaterile dintre valorile emisiilor de CO₂ obținute la omologarea de tip și emisiile generate de vehiculele puse în vânzare ar trebui abordate, inclusiv prin luarea în considerare a unei proceduri de testare a conformității în funcționare care să asigure o testare independentă a unui eșantion reprezentativ de vehicule de vânzare, precum și modalități de rezolvare a situațiilor în care există o divergență substanțială între studiu și emisiile de CO₂ inițiale obținute la omologarea de tip.
- (13) Formularea articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 ar trebui adaptată pentru a asigura că noțiunea de întreprindere asociată este în concordanță cu Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului⁽²⁾, precum și cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽³⁾.

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

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

⁽³⁾ 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 ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

- (14) 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⁽¹⁾. Ca urmare a intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, este necesar ca aceste competențe să fie aliniate la articolele 290 și 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (15) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁾.
- (16) Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru modificarea anexei II la Regulamentul (CE) nr. 443/2009 în ceea ce privește cerințele în materie de date și parametrii datelor; completarea normelor privind interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogările de la obiectivele privind emisiile specifice, privind conținutul cererilor de derogare, precum și privind conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂; ajustarea valorii M₀, menționată în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009, la masa medie a autoturismelor noi din cei trei ani calendaristici anteriori; și adaptarea formulelor din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (17) Este oportun să se rețină abordarea privind stabilirea obiectivului pe baza unei relații liniare între utilitatea autoturismului și obiectivul său de reducere a emisiilor de CO₂, astfel cum este exprimat în formulele prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009, întrucât acest lucru permite să se păstreze diversitatea pieței de autoturisme și capacitatea producătorilor de a satisface diferitele nevoi ale consumatorilor, evitând, prin urmare, orice denaturare nejustificată a concurenței.
- (18) În evaluarea de impact, Comisia a evaluat disponibilitatea datelor privind amprenta la sol și utilizarea amprentei la sol ca parametru de utilitate în formulele prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Pe baza respectivei evaluări, Comisia 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 unei modificări a amprentei la sol ca parametru de utilitate.
- (19) Emisiile de gaze cu efect de seră legate de aprovizionarea cu energie și de producția și casarea autovehiculelor sunt componente semnificative ale amprentei de carbon globale actuale a transporturilor rutiere și se preconizează că importanța acestora va crește semnificativ în viitor. Prin urmare, ar trebui să se ia măsuri de politică pentru a orienta producătorii spre soluții optime care să țină seama în special de emisiile de gaze cu efect de seră asociate cu generarea de energie furnizată vehiculelor, cum ar fi electricitatea și carburanții alternativi, și pentru a garanta că emisiile respective în amonte nu erodează beneficiile legate de îmbunătățirea consumului operațional de energie al vehiculelor vizată în cadrul Regulamentului (CE) nr. 443/2009.
- (20) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume definirea modalităților de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturismele noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului menționat.
- (21) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 443/2009 ar trebui modificat în consecință,

⁽¹⁾ Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

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:

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

2. La articolul 2 se adaugă următorul alineat:

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

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. La articolul 4, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

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

- 65 % în 2012;
- 75 % în 2013;
- 80 % în 2014;
- 100 % în perioada 2015-2019;
- 95 % în 2020;
- 100 % până la sfârșitul lui 2020 și ulterior.”

5. Se introduce următorul articol:

„Articolul 5a

Credite suplimentare pentru obiectivul de 95 g CO₂/km

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

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

pentru anul în care este înmatriculat în perioada 2020-2022, sub rezerva unui plafon de 7,5 g CO₂/km pe parcursul perioadei respective pentru fiecare producător.”

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

7. La articolul 9, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Comisia determină mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) prin intermediul actelor de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).”

8. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3), ultima teză se elimină;

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

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

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

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

(d) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

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

9. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

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

(b) la alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare sau a pachetelor tehnologice inovatoare menționate la alineatul (1). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.”;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

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

10. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

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

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

(b) la alineatul (3), al doilea paragraf se elimină;

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

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

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

„(7) Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta orice schimbare în procedura de încercare reglementată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂ menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.

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

11. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Procedura comitetului

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

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

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

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

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

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 14a

Exercitarea delegării de competențe

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8), articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolul 13 alineatul (7) al doilea paragraf se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 8 aprilie 2014. Cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani, Comisia elaborează un raport referitor la delegarea de competențe. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolul 11 alineatul (8), articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolul 13 alineatul (7) al doilea paragraf. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia de revocare produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

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

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 8 alineatul (9) al doilea paragraf, articolului 11 alineatul (8), articolului 13 alineatul (2) al treilea paragraf și articolului 13 alineatul (7) al doilea paragraf intră în vigoare numai dacă nu a fost formulată nicio obiecție de către Parlamentul European sau de către Consiliu în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

13. La punctul 1 din anexa I se adaugă următoarea literă:

„(c) din 2020:

Emisiile specifice de CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

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

a = 0,0333”.

14. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1 din partea A se adaugă următoarea literă:

„(n) puterea netă maximă”;

(b) în tabelul „Date detaliate specificate la punctul 1 din partea A” se adaugă următoarea coloană:

„Puterea netă maximă (kW)”.

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 Strasbourg, 11 martie 2014.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

D. KOURKOULAS