



**UNIUNEA EUROPEANĂ**

**PARLAMENTUL EUROPEAN**

**CONSILIUL**

---

**Bruxelles, 28 iunie 2018  
(OR. en)**

**2017/0111 (COD)  
LEX 1820**

**PE-CONS 20/1/18  
REV 1**

**CLIMA 60  
ENV 230  
TRANS 150  
MI 261  
CODEC 553**

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
PRIVIND MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR DE CO<sub>2</sub>  
ȘI A CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL AL VEHICULELOR GRELE NOI**

**REGULAMENTUL (UE) 2018/...**  
**AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din 28 iunie 2018**

**privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub>  
și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

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<sup>1</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 81, 2.3.2018, p. 95.

<sup>2</sup> Poziția Parlamentului European din 12 iunie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 21 iunie 2018.

întrucât:

- (1) În concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 referitoare la cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030 a fost aprobat un obiectiv obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 %, față de nivelul din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră la scara întregii economii până în 2030, iar acest obiectiv a fost reconfirmat la reuniunea Consiliului European din 17-18 martie 2016.
- (2) În concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 se prevede că obiectivul trebuie să fie îndeplinit în mod colectiv de către Uniune în cel mai eficient mod posibil din punctul de vedere al costurilor, cu reduceri ale emisiilor, până în 2030, atât în sectoarele care fac obiectul sistemului Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii („EU ETS”), cât și în sectoarele care nu fac obiectul ETS, în proporție de 43 % și, respectiv, 30 % față de nivelul din 2005. Printre altele, Acordul de la Paris<sup>1</sup> stabilește un obiectiv pe termen lung care corespunde obiectivului de menținere a creșterii temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C peste nivelurile preindustriale și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale. Se impune ca la aceste eforturi să participe toate statele membre și ca toate sectoarele economiei, inclusiv transporturile, să contribuie la realizarea reducerii emisiilor, astfel cum au fost aprobată de Consiliul European, și la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung ale Acordului de la Paris.
- (3) Strategia europeană din 2016 a Comisiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon stabilește obiectivul ambițios ca, până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod categoric pe o traiectorie care să tindă spre zero.

---

<sup>1</sup> Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4).

- (4) În vederea realizării obiectivului respectiv, este oportun să se ia în considerare o serie de măsuri. Pe lângă stabilirea unor standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, și anume camioane, autobuze și autocare, măsurile respective ar putea include și alte acțiuni care să contribuie la îmbunătățirea eficienței și reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> în cazul vehiculelor grele, cum ar fi optimizarea încărcăturii, gruparea în convoaie, formarea profesională a conducătorilor auto, utilizarea combustibililor alternativi, programele de reînnoire a parcurilor auto, anvelopele cu rezistență redusă la rulare, reducerea congestiei traficului și investițiile în întreținerea infrastructurii.
- (5) Emisiile de gaze cu efect de seră generate de vehiculele grele reprezintă în prezent aproximativ un sfert din emisiile generate de transportul rutier în Uniune și, dacă nu se vor lua măsuri suplimentare, se preconizează sporirea acestora cu 10 % între 2010 și 2030 și cu 17 % între 2010 și 2050. Se impune introducerea unor măsuri eficiente de reducere a emisiilor generate de vehiculele grele, pentru a contribui la reducerile necesare de emisii în sectorul transporturilor.
- (6) În comunicarea sa din 2014 privind o strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> în cazul vehiculelor grele, Comisia a recunoscut că o condiție prealabilă pentru introducerea unor astfel de măsuri o reprezintă instituirea unei proceduri reglementate pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil.

- (7) Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup> asigură cadrul pentru instituirea unei astfel de proceduri reglementate. Măsurătorile efectuate în conformitate cu procedura respectivă vor oferi date fiabile și comparabile privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil al fiecărui vehicul greu, pentru o parte semnificativă a parcului de vehicule grele din Uniune. Cumpărătorul unui vehicul greu și respectivul stat membru de înmatriculare vor avea acces la aceste informații, fapt ce va reduce parțial deficitul de informații.
- (8) Societățile de transport sunt, în mare parte, întreprinderi mici și mijlocii. În plus, acestea nu au încă acces la informații standardizate pentru a evalua tehnologiile de eficientizare a consumului de combustibil și a compara vehiculele grele, încât să poată lua cele mai bune decizii de cumpărare în cunoștință de cauză și să își reducă astfel facturile la combustibil, care reprezintă mai mult de un sfert din cheltuielile lor de exploatare.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

- (9) Ar trebui puse la dispoziția publicului informații referitoare la performanța unui vehicul greu în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil, pentru a permite tuturor deținătorilor de autovehicule să ia decizii de cumpărare în cunoștință de cauză și pentru a asigura un înalt nivel de transparență. Toți producătorii de vehicule grele vor putea să compare performanțele vehiculelor lor cu cele ale altor mărci. Aceasta va spori stimulentele pentru inovare și va încuraja dezvoltarea unor vehicule grele mai eficiente din punct de vedere energetic, sporind astfel competitivitatea. Informațiile respective vor furniza, de asemenea, factorilor de decizie de la nivelul Uniunii și al statelor membre o bază solidă pentru elaborarea unor politici care să promoveze utilizarea unor vehicule grele mai eficiente din punct de vedere energetic.
- (10) Pentru a obține informații complete privind configurația, evoluția în timp și impactul potențial al parcului de vehicule grele din Uniune asupra emisiilor de CO<sub>2</sub>, autoritățile competente din statele membre ar trebui să monitorizeze și să raporteze Comisiei datele referitoare la înmatricularea tuturor vehiculelor grele noi și a tuturor remorcilor noi, inclusiv datele privind sistemele propulsoare, precum și tipul relevant de caroserie.
- (11) Prin urmare, producătorii de vehicule grele ar trebui să monitorizeze și să raporteze Comisiei valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil determinate pentru fiecare vehicul greu nou în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei (JO L 349, 29.12.2017, p. 1).

- (12) Disponibilitatea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil pentru diversele categorii de vehicule grele depinde de momentul în care categoriile vor fi reglementate de Regulamentul (UE) 2017/2400. Pentru a oferi claritate și securitate juridică în ceea ce privește obligațiile de monitorizare și raportare pentru producători, prezentul regulament ar trebui să stabilească anii de începere a monitorizării și raportării pentru fiecare categorie de vehicul greu care intră sub incidența sa. În temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400, datele vor fi disponibile pentru anumite vehicule grele noi înmatriculate în 2019. Începând cu anul menționat, producătorii ar trebui să fie obligați să monitorizeze și să raporteze datele tehnice referitoare la respectivele vehicule. Pentru alte categorii și grupuri de vehicule grele, datele nu vor deveni disponibile decât de la o dată ulterioară. Ar trebui stabilit un calendar rezonabil pentru a determina anii de începere a monitorizării și raportării datelor pentru categoriile și grupurile de vehicule respective. Având în vedere complexitatea tehnică a dezvoltării procedurilor pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil pentru restul de categorii și grupuri de vehicule grele, termenul ar trebui să fie stabilit la șapte ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

- (13) Este în interesul publicului să fie difuzate public, în mod activ, date tehnice esențiale pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil corespunzătoare unui vehicul greu, pentru a spori transparența în ceea ce privește specificațiile vehiculului greu și performanța aferentă și pentru a stimula concurența între producători. Datele sensibile din motive de protecție a datelor cu caracter personal și de concurență loială nu ar trebui să fie publicate. Anumite date referitoare la performanța aerodinamică a vehiculelor grele ar trebui să fie puse la dispoziția publicului sub formă de intervale pentru a ține seama de considerații referitoare la concurența loială. Datele raportate ar trebui să fie puse la dispoziția publicului cu titlu gratuit și astfel încât să fie ușor accesibile. Prezentul regulament nu aduce atingere altor drepturi suplimentare de acces al publicului la informațiile privind mediul, printre altele în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 septembrie 2006 privind aplicarea, pentru instituțiile și organismele comunitare, a dispozițiilor Convenției de la Aarhus privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în domeniul mediului (JO L 264, 25.9.2006, p. 13).

- (14) Este important ca sistemul de monitorizare și raportare să fie ușor de utilizat de către toți operatorii de transport, indiferent de dimensiunea și resursele acestora. De asemenea, este important ca acest sistem să fie promovat în mod activ de către Comisie, pentru a se asigura că are un impact semnificativ asupra sectorului și pentru a sensibiliza cu privire la disponibilitatea datelor raportate.
- (15) Analiza realizată de către Comisie a datelor transmise de statele membre și de producători pentru anul calendaristic precedent ar trebui prezentată publicului într-un mod care să arate clar performanța parcului de vehicule grele al Uniunii și al fiecărui stat membru, precum și al fiecărui producător. Aceasta ar trebui să permită comparabilitatea în cadrul fiecărui parc de vehicule și între parcurile de vehicule în ceea ce privește media consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru fiecare grupă de vehicule grele în funcție de profilul de operare.

- (16) Este esențial ca valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil determinate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 2017/2400 să reflecte în mod corect performanța vehiculelor grele. Prin urmare, regulamentul respectiv stabilește dispoziții pentru verificarea și asigurarea conformității operării simulatorului și a proprietăților legate de emisiile de CO<sub>2</sub> și de consumul de combustibil ale componentelor, unităților tehnice separate și sistemelor relevante. Procedura de verificare respectivă ar trebui să includă încercările efectuate pe șosea. Noul cadru de omologare de tip instituit prin Regulamentul (UE) 2018/... al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1+</sup> prevede mijloacele pentru a garanta că, în caz de abateri, producătorii iau măsuri de remediere și că, în caz de nerespectare, Comisia poate impune amenzi administrative. Acest nou cadru recunoaște, de asemenea, că este important să li se permită terților efectuarea în mod independent de încercări ale vehiculelor și accesarea datelor necesare. Comisia ar trebui să monitorizeze rezultatele acestor încercări de verificare și ar trebui să includă și o analiză a acestor rezultate în raportul său anual.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2018/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO ...).

<sup>+</sup> JO: a se introduce referința pentru documentul PE-CONS 73/17.

- (17) Este important să se asigure soliditatea și fiabilitatea datelor monitorizate și raportate. Comisia ar trebui, prin urmare, să dispună de mijloacele necesare pentru a verifica și a corecta, dacă este necesar, datele finale. De asemenea, cerințele privind monitorizarea ar trebui să stabilească parametrii care permit urmărirea și verificarea în mod adecvat a datelor.
- (18) Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a impune o amendă administrativă în cazul în care constată că datele raportate de către producător se abat de la datele înregistrate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și, în special, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei<sup>1</sup> și cu Regulamentul (UE) 2017/2400 sau în cazul în care producătorul nu oferă datele necesare până la termenul stabilit. Amenzile respective ar trebui să fie eficiente, proporționale și disuasive.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1).

- (19) Pe baza experienței dobândite în domeniul monitorizării și raportării datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup> pentru autoturismele noi și al Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>2</sup> pentru vehiculele utilitare ușoare noi, este oportun să i se atribuie Agenției Europene de Mediu responsabilitatea schimbului de date cu autoritățile competente din statele membre și cu producătorii, precum și a gestionării bazei de date finale în numele Comisiei. Este, de asemenea, oportun să se alinieze, pe cât posibil, procedurile de monitorizare și de raportare pentru vehiculele grele cu cele deja existente pentru vehiculele utilitare ușoare.
- (20) Pentru a se asigura condiții uniforme de aplicare a dispozițiilor prezentului regulament referitoare la verificarea și corectarea datelor monitorizate, este necesar să i se atribuie Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare, (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

<sup>3</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(21) Pentru a se asigura că cerințele referitoare la date și la procedurile de monitorizare și raportare rămân relevante în timp pentru evaluarea contribuției parcului de vehicule grele la emisiile de CO<sub>2</sub>, pentru a asigura disponibilitatea datelor privind tehnologiile noi și avansate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și privind rezultatele obținute în urma încercărilor de verificare efectuate pe șosea și pentru a asigura menținerea relevanței în scopuri de informare și comparabilitate a intervalelor de valori ale rezistenței aerului, precum și pentru a completa dispozițiile privind amenzile administrative, ar trebui să fie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește completarea anilor de începere a monitorizării și raportării pentru categoriile de vehicule reglementate; modificarea cerințelor privind datele și a procedurii de monitorizare și raportare stabilită în anexele la prezentul regulament; precizarea datelor care trebuie raportate de statele membre pentru monitorizarea rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea; modificarea intervalelor de valori ale rezistenței aerului; definirea criteriilor și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative impuse producătorilor. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare<sup>1</sup>. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestora au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

---

<sup>1</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (22) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi din Uniune, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## *Articolul 1*

### *Obiect*

Prezentul regulament stabilește cerințele de monitorizare și raportare a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniune.

## *Articolul 2*

### *Domeniul de aplicare*

Prezentul regulament se aplică monitorizării și raportării de către statele membre și de către producătorii de vehicule grele a datelor privind vehiculele grele noi.

Prezentul regulament se aplică pentru următoarele categorii de vehicule:

- (a) vehiculele din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub> cu o masă de referință care depășește 2 610 kg și care nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>, și toate vehiculele din categoriile M<sub>3</sub> și N<sub>3</sub>;
- (b) vehiculele din categoriile O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>.

În sensul prezentului regulament, vehiculele respective sunt denumite vehicule grele.

---

<sup>1</sup> 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).

### *Articolul 3*

#### *Definiții*

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup> și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

### *Articolul 4*

#### *Monitorizarea și raportarea de către statele membre*

- (1) Începând cu 1 ianuarie 2019 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, statele membre monitorizează datele specificate în anexa I partea A referitoare la vehiculele grele noi înmatriculate pentru prima dată în Uniune.

Până la data de 28 februarie a fiecărui an, începând din 2020, autoritățile competente din statele membre raportează Comisiei datele respective în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa II.

Datele privind vehiculele grele noi care au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii nu sunt monitorizate și raportate, cu excepția cazului în care această înmatriculare precedă cu mai puțin de trei luni înmatricularea în Uniune.

---

<sup>1</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

- (2) Autoritățile competente responsabile de monitorizarea și raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament sunt cele desemnate de statele membre în conformitate cu articolul 8 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

#### *Articolul 5*

##### *Monitorizarea și raportarea de către producători*

- (1) Cu începere din anii prevăzuți în anexa I partea B punctul 1, producătorii de vehicule grele monitorizează, la nivel de an calendaristic, datele menționate în anexa I partea B punctul 2 pentru fiecare vehicul greu nou.

Până la data de 28 februarie a fiecărui an, cu începere din anii prevăzuți în anexa I partea B punctul 1, producătorii de vehicule grele raportează Comisiei datele respective pentru fiecare vehicul greu nou, data simulării din anul calendaristic precedent, în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa II.

Data simulării este data raportată în conformitate cu partea B punctul 2 rubrica 71 din anexa I.

- (2) Fiecare producător desemnează un punct de contact pentru raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament.

## *Articolul 6*

### *Registrul central de date privind vehiculele grele*

- (1) Comisia ține un registru central al datelor raportate pentru vehiculele grele („registru”) în conformitate cu articolele 4 și 5.

Registrul este disponibil publicului, cu excepția datelor din anexa I partea A litera (a) și partea B punctul 2 rubricile 1, 24, 25, 32, 33, 39 și 40. În ceea ce privește anexa I partea B punctul 2 rubrica 23, valoarea este pusă la dispoziția publicului sub formă de interval, astfel cum este stabilit la anexa I partea C.

- (2) Registrul este gestionat de Agenția Europeană de Mediu în numele Comisiei.

### *Articolul 7*

#### *Monitorizarea rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea*

- (1) Comisia monitorizează, în cazul în care sunt disponibile, rezultatele încercărilor efectuate pe șosea în cadrul creat de Regulamentul (CE) nr. 595/2009 în vederea verificării emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 13 pentru completarea prezentului regulament prin precizarea datelor care trebuie raportate de autoritățile competente din statele membre în sensul alineatului (1) din prezentul articol.

### *Articolul 8*

#### *Calitatea datelor*

- (1) Autoritățile competente și producătorii sunt responsabili pentru corectitudinea și calitatea datelor pe care le raportează în temeiul articolelor 4 și 5. Aceștia informează Comisia, fără întârziere, cu privire la orice eroare detectată în datele raportate.

- (2) Comisia efectuează propriile verificări privind calitatea datelor raportate în temeiul articolelor 4 și 5.
- (3) În cazul în care Comisia este informată cu privire la existența unor erori ale datelor sau constată, în urma propriilor verificări, discrepanțe în setul de date, aceasta ia, după caz, măsurile necesare pentru a corecta datele publicate în registrul menționat la articolul 6.
- (4) Comisia poate, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, să stabilească măsurile de verificare și de corectare menționate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12.

### *Articolul 9*

#### *Amenzi administrative*

- (1) Comisia poate impune o amendă administrativă în fiecare dintre următoarele cazuri:
  - (a) în cazul în care constată că datele raportate de către producător în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament se abat de la datele care rezultă din dosarele producătorului sau din certificatul de omologare de tip a motorului eliberat în cadrul creat de Regulamentul (CE) nr. 595/2009, iar abaterea a fost cauzată în mod intenționat sau din neglijență gravă;

- (b) în cazul în care datele nu sunt transmise în termenul aplicabil în temeiul articolului 5 alineatul (1) și dacă întârzierea nu poate fi justificată în mod corespunzător.

În scopul verificării datelor menționate la litera (a), Comisia se consultă cu autoritățile de omologare relevante.

Amenzile administrative sunt eficace, proporționale și disuasive și nu depășesc 30 000 EUR pentru fiecare vehicul greu în legătură cu care au existat abateri sau întârzieri la transmiterea datelor, astfel cum se menționează la literele (a) și (b).

- (2) Comisia adoptă, pe baza principiilor stabilite la alineatul (3) din prezentul articol, acte delegate în conformitate cu articolul 13 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea procedurii și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative menționate la alineatul (1) din prezentul articol.
- (3) Actele delegate menționate la alineatul (2) respectă următoarele principii:
  - (a) procedura stabilită de către Comisie respectă dreptul la bună administrare și, în special, dreptul de a fi ascultat și dreptul de acces la dosar, cu respectarea intereselor legitime legate de confidențialitate și de secretul comercial;

- (b) la calcularea amenzii administrative adecvate, Comisia este ghidată de principiile eficienței, proporționalității și disuasiunii, luând în considerare, atunci când este relevant, gravitatea și efectele abaterii sau întârzierii, numărul vehiculelor grele în legătură cu care au existat abateri sau întârzieri la transmiterea datelor, buna-credință a producătorului, gradul de diligență și de cooperare din partea producătorului, repetarea, frecvența sau durata abaterii sau întârzierii, precum și sancțiunile anterioare aplicate aceluiași producător;
  - (c) amenzile administrative sunt colectate fără întârzieri nejustificate, cu stabilirea de termene de plată și, după caz, cu includerea posibilității de efectuare a plăților în mai multe tranșe și etape.
- (4) Cuantumul amenzilor administrative sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.

#### *Articolul 10*

##### *Raportarea*

- (1) Până la data de 31 octombrie a fiecărui an, Comisia publică un raport anual conținând analiza sa privind datele transmise de statele membre și producători pentru anul calendaristic precedent.

- (2) Analiza indică cel puțin performanța parcului de vehicule grele al Uniunii și a celui al fiecărui stat membru și al fiecărui producător în ceea ce privește media consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru fiecare grupă de vehicule grele, în funcție de combinația profil de operare/sarcină/combustibil. De asemenea, analiza ține seama de datele privind adoptarea unor tehnologii noi și avansate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, precum și a unor sisteme propulsoare alternative, atunci când acestea sunt disponibile. În plus, aceasta include o analiză a rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea, monitorizate în conformitate cu articolul 7, atunci când acestea sunt disponibile.
- (3) Comisia pregătește analiza cu sprijinul Agenției Europene de Mediu.

*Articolul 11*  
*Modificarea anexelor*

- (1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 13 în vederea modificării anexelor cu scopul:
- (a) de a actualiza sau a ajusta cerințele privind datele indicate în anexa I partea A și partea B, în cazul în care acest lucru este considerat necesar pentru a asigura o analiză riguroasă în conformitate cu articolul 10;
  - (b) de a completa anii de începere în anexa I partea B punctul 1;
  - (c) de a actualiza sau de a modifica intervalele prevăzute în anexa I partea C, astfel încât să se țină seama de modificările survenite în proiectarea vehiculelor grele și să se asigure menținerea relevanței intervalelor în scopuri de informare și comparabilitate;
  - (d) de a ajusta procedura de monitorizare și raportare stabilită în anexa II, pentru a ține seama de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a prezentului regulament.
- (2) Actele delegate menționate la alineatul (1) litera (b) se adoptă până la ... [7 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

## *Articolul 12*

### *Procedura comitetului*

- (1) Comisia este asistată de Comitetul privind schimbările climatice înființat prin Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>. Comitetul respectiv reprezintă 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.

## *Articolul 13*

### *Exercitarea delegării de competențe*

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

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 mai 2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 13).

- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7 alineatul (2), la articolul 9 alineatul (2) și la articolul 11 alineatul (1) se conferă Comisiei pentru o perioadă de șapte ani de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 7 alineatul (2), la articolul 9 alineatul (2) și la articolul 11 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 7 alineatul (2), al articolului 9 alineatul (2) și al articolului 11 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 14*  
*Intrarea în vigoare*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea 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*

## ANEXA I

Norme privind date care trebuie monitorizate și raportate

PARTEA A: DATE CARE TREBUIE MONITORIZATE ȘI RAPORTATE DE CĂTRE  
STATELE MEMBRE:

- (a) numerele de identificare ale tuturor vehiculelor grele noi menționate la articolul 2 al doilea paragraf literele (a) și (b) care sunt înmatriculate pe teritoriul statelor membre;
- (b) denumirea producătorului;
- (c) marca (denumirea comercială a producătorului);
- (d) codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de conformitate, dacă este disponibil;
- (e) în cazul vehiculelor grele menționate la articolul 2 al doilea paragraf litera (a), informațiile privind grupul motopropulsor specificate la rubricile 23, 23.1 și 26 din certificatul de conformitate.

PARTEA B: DATE CARE TREBUIE MONITORIZATE ȘI RAPORTATE DE CĂTRE  
PRODUCĂTORII DE VEHICULE GRELE

(1) Anii de începere a monitorizării și raportării datelor pentru categoriile de vehicule grele prevăzute la articolul 2 al doilea paragraf literele (a) și (b):

Categoria de vehicule grele	Grupuri de vehicule pentru categoria de vehicule (astfel cum se menționează în anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei)	Anul de începere a monitorizării	Anul de începere a raportării
N <sub>1</sub>	-	-	-
N <sub>2</sub>	1 și 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 și 10	2019	2020
	11, 12 și 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	-	-	-
M <sub>2</sub>	-	-	-
M <sub>3</sub>	-	-	-
O <sub>3</sub>	-	-	-
O <sub>4</sub>	-	-	-

2. Date care trebuie monitorizate și raportate:

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
1	Numărul de identificare al vehiculului (VIN)	1.1.3	Identificarea vehiculului și a componentelor
2	Numărul de certificare al motorului	1.2.2	
3	Numărul de certificare al CDxA <sup>1</sup> (dacă este cazul)	1.8.3	
4	Numărul de certificare al sistemului de transmisie	1.3.2	
5	Numărul de certificare al axelor	1.6.2	
6	Numărul de certificare al pneurilor, axa 1	1.9.2	
7	Numărul de certificare al pneurilor, axa 2	1.9.6	
8	Numărul de certificare al pneurilor, axa 3	1.9.10	
9	Numărul de certificare al pneurilor, axa 4	1.9.14	

<sup>1</sup> Rezistența aerului

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
10	Categoría vehiculului (N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	1.1.4	Clasificarea vehiculelor
11	Configurația axei	1.1.5	
12	Masa maximă brută a vehiculului (t)	1.1.6	
13	Grupul de vehicule	1.1.7	
14	Denumirea și adresa producătorului	1.1.1	Specificația vehiculului și a șasiului
15	Marca (denumirea comercială a producătorului)	1.1.7 Partea II din anexa IV la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei	
16	Masa în mers reală corectată (kg)	1.1.8	

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
17	Puterea nominală a motorului (kW)	1.2.3	Specificațiile principale ale motorului
18	Turația de mers în gol a motorului (1/min)	1.2.4	
19	Turația nominală a motorului (1/min)	1.2.5	
20	Capacitatea cilindrică (l)	1.2.6	
21	tipul de combustibil de referință al motorului (motorină/GPL/GNC...)	1.2.7	
22	Opțiunea de certificare utilizată pentru generarea CdxA (valori standard/măsurători)	1.8.2	Aerodinamica
23	Valoarea CdxA (valoarea rezistenței aerului)	1.8.4	
24	Denumirea și adresa producătorului sistemului de transmisie	-	Specificațiile principale ale sistemului de transmisie
25	Marca (denumirea comercială a producătorului sistemului de transmisie)	-	

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
26	Opțiunea de certificare utilizată pentru generarea diagramelor de pierderi pentru simulator (opțiunea 1/opțiunea 2/opțiunea 3/valori standard)	1.3.3	
27	Tipul transmisiei (SMT <sup>1</sup> , AMT <sup>2</sup> , APT <sup>3</sup> -S <sup>4</sup> APT-P <sup>5</sup> )	1.3.4	
28	Numărul de trepte de transmisie	1.3.5	
29	Raportul de transmisie final	1.3.6	
30	Tipul dispozitivului de încetinire	1.3.7	

<sup>1</sup> Transmisie manuală sincronizată

<sup>2</sup> Transmisie manuală automată sau transmisie automată cuplată mecanic

<sup>3</sup> Transmisie cu comutare de putere automată

<sup>4</sup> „Cazul S” înseamnă dispunerea în serie a unui convertizor de cuplu și a pieselor mecanice conectate ale transmisiei.

<sup>5</sup> „Cazul P” înseamnă dispunerea în paralel a unui convertizor de cuplu și a pieselor mecanice conectate ale transmisiei (de exemplu, în instalații cu diviziune de putere).

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
31	Priză de putere (da/nu)	1.3.8	
32	Denumirea și adresa producătorului axei	-	Specificațiile principale ale axelor
33	Marca (denumirea comercială a producătorului axei)	-	
34	Opțiunea de certificare utilizată pentru generarea diagramei de pierderi pentru simulator (valori standard/măsurători)	1.7.3	
35	Tipul osiei (de exemplu, axă motoare simplă standard)	1.7.4	
36	Raportul de transmisie al axei	1.7.5	
37	Opțiunea de certificare utilizată pentru generarea unei diagrame de pierderi pentru simulator (valori standard/măsurători)	1.6.3	Specificații ale transmisiei în unghi
38	Raportul transmisiei în unghi	1.6.4	

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
39	Denumirea și adresa producătorului pneurilor	-	Specificațiile principale ale pneurilor
40	Marca (denumirea comercială a producătorului pneurilor)	-	
41	Dimensiunea pneurilor, axa 1	1.9.1	
42	Coeficientul specific de rezistență la rulare (RRC) al tuturor pneurilor de pe axa 1	1.9.3	
43	Dimensiunea pneurilor, axa 2	1.9.4	
44	Axă dublă (da/nu), axa 2	1.9.5	
45	RRC specific al tuturor pneurilor de pe axa 2	1.9.7	
46	Dimensiunea pneurilor, axa 3	1.9.8	
47	Axă dublă (da/nu), axa 3	1.9.9	
48	RRC specific al tuturor pneurilor de pe axa 3	1.9.11	
49	Dimensiunea pneurilor, axa 4	1.9.12	
50	Axă dublă (da/nu), axa 4	1.9.13	
51	RRC specific al tuturor pneurilor de pe axa 4	1.9.15	

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
52	Tehnologia ventilatorului de răcire a motorului	1.10.1	Specificațiile principale ale componentelor auxiliare
53	Tehnologia pompei de direcție	1.10.2	
54	Tehnologia sistemului electric	1.10.3	
55	Tehnologia sistemului pneumatic	1.10.4	
56	Profilul de operare [pe distanțe lungi, pe distanțe lungi (EMS <sup>1</sup> ), regional, regional (EMS), urban, municipal, construcții]	2.1.1	Parametrii de simulare (pentru fiecare combinație profil de operare/sarcină/combustibil)
57	Sarcina (definită în cadrul simulatorului) (kg)	2.1.2	
58	Tipul de carburant (motorină/benzină/GPL/GNC/...)	2.1.3	
59	Masa totală a vehiculului în simulare (kg)	2.1.4	

<sup>1</sup> Sistemul modular european (EMS), în conformitate cu Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
60	Viteza medie (km/h)	2.2.1	performanța conducerii vehiculului (pentru fiecare combinație profil de operare/sarcină/combustibil)
61	Viteza instantanee minimă (km/h)	2.2.2	
62	Viteza instantanee maximă (km/h)	2.2.3	
63	Decelerația maximă (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4	
64	Accelerația maximă (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5	
65	Procentajul sarcinii maxime în timpul conducerii	2.2.6	
66	Numărul total al treptelor de viteză	2.2.7	
67	Distanța totală parcursă (km)	2.2.8	emisiile de CO <sub>2</sub> și consumul de combustibil (pentru fiecare combinație profil de operare/sarcină/combustibil)
68	Emisiile de CO <sub>2</sub> (exprimate în g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	
69	Consumul de combustibil (exprimat în g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1-2.3.12	

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
70	Versiunea simulatorului (X.X.X.)	3.1.1	Software și informații pentru utilizatori
71	Data și ora simulării	3.1.2	
72	Numărul autorizației de exploatare a simulatorului	-	
73	Copie criptată a rezultatului simulatorului	3.1.4	Tehnologiile de reducere a emisiilor de CO <sub>2</sub> ale vehiculului
74	Tehnologiile avansate de reducere a emisiilor de CO <sub>2</sub>	-	

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
75	Masa emisiilor de CO <sub>2</sub> ale motorului în cadrul WHTC <sup>1</sup> (g/kWh)	Punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei, după caz	Emisiile de CO <sub>2</sub> și consumul specific de combustibil ale motorului
76	Consumul de combustibil al motorului în cadrul WHTC (g/kWh)	Punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei, după caz	

<sup>1</sup> Ciclurile de conducere în regim tranzitoriu armonizate la nivel mondial.

Nr.	Parametri de monitorizare	Sursă: partea I din anexa IV la Regulamentul (UE)2017/2400 al Comisiei, cu excepția cazului în care se specifică altfel	Descriere
77	Masa emisiilor de CO <sub>2</sub> ale motorului în cadrul WHSC <sup>1</sup> (g/kWh)	Punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei, după caz	
78	Consumul de combustibil al motorului în cadrul WHSC (g/kWh)	Punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei, după caz	

<sup>1</sup> Ciclurile de conducere în regim staționar armonizate la nivel mondial.

PARTEA C INTERVALELE DE VALORI ALE REZISTENȚEI AERULUI (CDXA) ÎN SCOPUL PUBLICĂRII ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 6

În scopul punerii la dispoziția publicului a valorii CdxA specificate la rubrica 23 în conformitate cu articolul 6, Comisia utilizează intervalele definite în tabelul următor, care cuprinde intervalul corespunzător pentru fiecare valoare a CdxA:

Domeniu	Valoarea CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Domeniu	Valoarea CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

---

## ANEXA II

### Raportarea și gestionarea datelor

#### 1. RAPORTAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE

- 1.1 Datele prevăzute în anexa I partea A se transmit în conformitate cu articolul 4 de către punctul de contact al autorității competente, prin transfer electronic de date, către depozitul central de date gestionat de Agenția Europeană de Mediu (Agenția).

Punctul de contact comunică Comisiei și Agenției transmiterea datelor, prin e-mail la următoarele adrese:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

și

HDV-monitoring@eea.europa.eu

#### 2. RAPORTAREA DE CĂTRE PRODUCĂTORI

- 2.1 Producătorii comunică Comisiei, fără întârziere și cel târziu până la 31 decembrie 2018, următoarele informații:

- (a) denumirea producătorului indicată în certificatul de conformitate sau în certificatul de omologare individuală;

- (b) codul de identificare al producătorului la nivel mondial (codul WMI), definit în Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei<sup>1</sup>, care se utilizează la numerele de identificare ale vehiculelor grele noi ce urmează să fie introduse pe piață;
- (c) Punctul de contact responsabil cu introducerea datelor în depozitul de date comerciale (*Business Data Repository*) al Agenției.

Producătorii informează fără întârziere Comisia cu privire la orice modificări ale informațiilor respective.

Notificările se transmit la adresele menționate la punctul 1.1.

- 2.2 Noii producători care intră pe piață comunică fără întârziere Comisiei informațiile menționate la punctul 2.1.
- 2.3 Datele menționate în anexa I partea B punctul 2 se transmit în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) de către punctul de contact al producătorului, prin transfer electronic de date, către depozitul de date comerciale gestionat de Agenție.

Punctul de contact comunică Comisiei și Agenției transmiterea datelor, prin e-mail, la adresele menționate la punctul 1.1.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei din 11 ianuarie 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producător regulamentară și la numărul de identificare al vehiculului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 8, 12.1.2011, p. 1).

### 3. PRELUCRAREA DATELOR

- 3.1 Agenția prelucrează datele transmise în conformitate cu punctele 1.1 și 2.3 și înscrie datele prelucrate în registru.
- 3.2 Datele privind vehiculele grele înmatriculate în anul calendaristic precedent înscrise în registru sunt publicate până la data de 31 octombrie a fiecărui an, cu începere din 2020, cu excepția rubricilor menționate la articolul 6 alineatul (1).
- 3.3 În cazul în care o autoritate competentă sau producătorii identifică erori în datele transmise, aceștia notifică erorile fără întârziere Comisiei și Agenției, prin trimiterea unui raport de notificare a erorilor la depozitul central de date sau la depozitul de date comerciale și a unui e-mail la adresele menționate la punctul 1.1.
- 3.4 Comisia, cu sprijinul Agenției, verifică erorile notificate și, după caz, corectează datele din registru.
- 3.5 Comisia, cu sprijinul Agenției, pune la dispoziție formate electronice pentru transmiterea datelor menționate la punctele 1.1 și 2.3, în timp util, înainte de termenele pentru transmiterea datelor.

---