



Bruxelles, 1 octombrie 2018
(OR. en)

12627/18

**Dosar interinstituțional:
2017/0293(COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	12303/18
Nr. doc. Csie:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO ₂ generate de vehiculele ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 8 noiembrie 2017, Comisia a prezentat o propunere de regulament privind stabilirea unor noi standarde privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete. Obiectivul propunerii este, printre altele, de a contribui la atingerea obiectivului de reducere cu 30 % până în 2030 în sectoarele care nu fac obiectul ETS, stabilit de Consiliul European, astfel cum a fost transpus în obiective naționale în cadrul Regulamentului privind partajarea eforturilor, și la atingerea obiectivelor Acordului de la Paris.

2. În acest scop, Comisia propune obiective de reducere a emisiilor de CO₂ de la nivelul UE pentru autoturismele și camionetele noi din 2025 până în 2029 și din 2030 în comparație cu obiectivele pentru 2021 stabilite de legislația anterioară (15 % din 2025 până în 2029 atât pentru autoturisme, cât și pentru camionete și 30 % din 2030 atât pentru autoturisme, cât și pentru camionete).

Propunerea menține masa vehiculelor din parcul de vehicule ca parametru pentru calcularea de obiective specifice pentru fiecare producător.

3. Pentru a promova treptat trecerea la vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV), propunerea Comisiei include un mecanism începând din 2025 pentru a stimula producătorii să introducă un număr mai mare din categoria acestor vehicule pe piață. În cazul în care cota de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute ale producătorului depășește anumite criterii de referință, producătorul va fi recompensat cu obiective mai puțin stricte privind emisiile de CO₂. Din 2025 până în 2029, valoarea de referință propusă este de 15 % și, începând din 2030, se propune să fie de 30 %.
4. În Parlamentul European, dna Miriam DALLI (S&D, MT) a fost desemnată raportor responsabil de propunere, în numele Comisiei ENVI. Comisia ENVI și-a adoptat raportul la 10 septembrie 2018. Parlamentul reunit în ședință plenară va vota cu privire la propunere la 3 octombrie 2018.
5. Comitetul Economic și Social și-a prezentat avizul la 14 februarie 2018. Comitetul Regiunilor a hotărât să nu emită un aviz.
6. Consiliul (Mediu) a susținut o dezbatere de orientare asupra propunerii la 25 iunie 2018.
7. La 26 septembrie 2018, Comitetul Reprezentanților Permanenți a examinat propunerea pe baza unui text de compromis al Președinției¹. Toate delegațiile au subliniat importanța și urgența obținerii unui acord cu privire la acest dosar și au sprijinit eforturile Președinției în vederea ajungerii la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului (Mediu) din 9 octombrie 2018.

¹ Documentul 12303/18.

8. Pe baza discuțiilor respective, Președinția a ajuns la concluzia că aspectele restante legate de nivelul de ambiție ar trebui să fie soluționate la nivel politic și a decis să mențină textul de compromis al Președinției în forma actuală.

II. SITUATIA ACTUALĂ

9. Pe parcursul discuțiilor pe marginea propunerii, principalul punct de divergență între statele membre a fost nivelul de ambiție al propunerii, și anume obiectivele pentru 2025 și 2030 și mecanismul de stimulente pentru ZLEV. Delegațiile au avut opinii foarte diferite, unele considerând propunerea Comisiei prea ambițioasă, iar altele considerând că propunerea nu este destul de ambițioasă, în special în ceea ce privește obiectivul pentru 2030.
10. Delegațiile au recunoscut în general necesitatea de a decarboniza sectorul transporturilor ca parte a îndeplinirii obiectivelor sale în materie de climă și discuțiile s-au axat, prin urmare, într-o mare măsură, pe ritmul tranziției și pe efectele, printre altele, asupra competitivității, a locurilor de muncă și a consumatorilor, precum și pe modul în care acest lucru poate afecta fiecare stat membru în mod diferit.
11. Deși recunosc că prezentul regulament nu poate aborda chestiunea pe fond, mai multe delegații au declarat că un aspect important pentru ele este „relocarea” probabilă a „emisiilor de dioxid de carbon în interiorul UE” în sectorul transporturilor care rezultă din propunere, ca urmare a creșterii importurilor de vehicule de ocazie din statele membre cu venituri ridicate în statele membre cu venituri scăzute.
12. În acest context și pentru a orienta discuțiile și a începe apropierea pozițiilor, Președinția a prezentat un text de compromis, în care pentru autoturisme obiectivul pentru 2030 crește la 35 %, semnalând totodată că această cifră urmează să fie discutată în continuare. În plus, evaluarea pe care urmează să o efectueze Comisia în 2024 ar trebui să aibă în vedere reduceri suplimentare după 2030 ținând seama de obiectivele Acordului de la Paris și, eventual, să propună obiective pentru perioada de după 2040.

Pe de altă parte, s-a propus o ponderare mai favorabilă a autoturismelor hibride reîncărcabile în cadrul mecanismului de stimulente pentru ZLEV, valoarea de referință ZLEV 2030 pentru autoturisme crescând însă la 35 %, fiind astfel în concordanță cu nivelul de ambiție mai ridicat pentru 2030. Această propunere ar ajuta, astfel, în special producătorii să ducă la îndeplinire obiectivul pentru 2025.

În plus, compromisul a abordat chestiunea autoturismelor de ocazie și o serie de alte chestiuni discutate, în special măsuri privind tranziția de la valorile NEDC la valorile WLTP care vizează asigurarea unor valori solide și reprezentative ale emisiilor de CO₂ din partea producătorilor.

13. În urma discuțiilor privind textul de compromis al Președinției, delegațiile, deși recunosc eforturile Președinției, își mențin în acest stadiu, în mare parte, pozițiile inițiale privind nivelul de ambiție. Pentru o mare majoritate a delegațiilor, textul, în forma sa actuală, nu este acceptabil, deși unele dintre ele recunosc că textul reprezintă un pas în direcția potrivită:
- Un număr mare de delegații au solicitat constant o creștere a nivelului de ambiție, susținând în special că acest lucru ar fi necesar având în vedere obiectivele naționale prevăzute în Regulamentul privind partajarea eforturilor și obiectivele Acordului de la Paris și ar asigura faptul că sectorul rămâne inovator și competitiv și pe termen mai lung. Acestea, deși recunosc elementele din text care merg în direcția creșterii nivelului de ambiție, nu consideră compromisul Președinției suficient de ambițios. În cadrul acestui grup, pozițiile variază cu privire la diferite aspecte. Mai multe delegații doresc creșterea atât a obiectivelor pentru 2025, cât și a obiectivelor pentru 2030, în timp ce altele doresc doar creșterea obiectivului pentru 2030. Pozițiile cu privire la nivelul obiectivelor pentru 2025 și 2030 variază, în timp ce unele delegații nu au decis cu privire la cifre exacte. Unele sprijină diferențierea dintre autoturisme și camionete, inclusiv menținerea propunerii Comisiei pentru camionete, în timp ce altele preferă să aibă aceleași obiective pentru autoturisme și camionete. Mai multe delegații doresc să consolideze mecanismul de stimulente pentru ZLEV prin creșterea valorilor de referință ZLEV și adăugarea unui „malus” (neîndeplinirea valorilor de referință ZLEV va duce la creșterea obiectivelor privind emisiile de CO₂) sau prin favorizarea vehiculelor cu emisii zero în cadrul mecanismului. Totuși, o serie de delegații semnaleză că, dacă obiectivele sunt suficient de ambițioase, pot fi flexibile privind cerințele respective. Altele par mai mult sau mai puțin mulțumite de propunerea Comisiei sau au indicat că, dacă obiectivele sunt suficient de ridicate, s-ar putea chiar să nu mai fie nevoie de un mecanism.

- Pe de altă parte, o serie de delegații au solicitat constant obiective ambițioase, însă realiste și realizabile, luând în considerare totodată alte aspecte, printre altele locurile de muncă, competitivitatea și costurile pentru consumatori. Acestea consideră că textul Președinției merge prea departe, fie pentru că nivelul de ambiție propus de Comisie este prea mare, fie pentru că propunerea Comisiei este maximumul pe care îl pot accepta. Totuși, unele delegații sprijină propunerea privind o mai bună ponderare a vehiculelor hibride reîncărcabile. În general, acestea s-au opus adăugării unui „malus” în mecanismul de stimulente pentru ZLEV.

14. În plus, o serie de delegații corelează chestiunea utilizării masei ca parametru de utilitate cu nivelul de ambiție și își mențin poziția privind dorința de a elimina această chestiune; pentru unele, acest lucru se referă doar la autoturisme. Altele se opun unei eliminări, sprijinind propunerea Comisiei și susținând că problema masei este mai degrabă legată de concurența dintre producători.

Unele delegații își mențin solicitarea de prelungire a derogării de nișă după 2025.

15. În plus, printre altele, s-au adus în discuție următoarele chestiuni:

- O delegație a făcut o propunere de includere în clauza de revizuire a unei evaluări ex-ante a introducerii unui mecanism formal privind o piață de comercializare a certificatelor de emisii în funcție de performanță între producătorii de vehicule.
- Unele delegații au reafirmat importanța asigurării faptului că datele din partea producătorilor privind emisiile de CO₂ sunt reprezentative pentru emisiile în condiții reale de conducere și și-au exprimat disponibilitatea de a analiza modalități de a realiza îmbunătățiri suplimentare.

III. CONCLUZIE

16. Consiliul este invitat să soluționeze chestiunile restante legate de nivelul de ambiție și să adopte o abordare generală pe baza textului care figurează în anexa la prezenta notă.

Abordarea generală va constitui mandatul Consiliului pentru negocierile cu Parlamentul European în contextul procedurii legislative ordinare.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare)²

(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,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

² Modificările față de textul Comisiei sunt indicate prin caractere subliniate. Părțile eliminate sunt marcate cu [...].

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului³ și Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴ au fost modificate considerabil de mai multe ori. Întrucât trebuie efectuate noi modificări, regulamentele respective ar trebui reformate, din motive de claritate.
- (2) Prezentul regulament ar trebui să se aplice de la 1 ianuarie 2020, pentru a asigura o tranziție coerentă și eficientă după reformarea și abrogarea Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011. Totuși, este adecvat să se mențină până în 2024, fără modificări, standardele de performanță privind emisiile de CO₂ și modalitățile de îndeplinire a acestora, astfel cum sunt prevăzute în regulamentele respective.
- (3) Comunicarea Comisiei „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon”⁵ stabilește un obiectiv ambițios: până în 2050, emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor vor trebui 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. Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății noastre trebuie reduse drastic, fără întârziere. Emisiile provenite de la motoare cu combustie convenționale vor trebui reduse și mai mult după 2020. Vehiculele cu emisii zero și cele cu emisii scăzute vor trebui să fie introduse la scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în 2030.

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 (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).

⁵ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon” [COM (2016) 501 final].

- (4) Comunicările Comisiei „Europa în mișcare”⁶ și „Realizarea obiectivelor Strategiei europene privind mobilitatea cu emisii scăzute. O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii”⁷ evidențiază faptul că standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare reprezintă o puternică forță motrice pentru inovare și eficiență, vor contribui la consolidarea competitivității industriei autovehiculelor și vor deschide calea pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic.
- (5) Prezentul regulament prevede o cale clară pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 % a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, comparativ cu nivelul din 1990, care a fost aprobat atât în Concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014, cât și în calitate de contribuție preconizată stabilită la nivel național a Uniunii în temeiul Acordului de la Paris, ce a fost prezentată în cadrul reuniunii Consiliului Mediu din 6 martie 2015.
- (6) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în cazul sectoarelor care nu intră în domeniul de aplicare al schemei Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii. Transportul rutier are o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare, emisiile sale depășind în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990. Dacă emisiile generate de transportul rutier vor continua să crească, vor anula reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.

⁶ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: EUROPA ÎN MIȘCARE O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți [COM(2017) 283 final].

⁷ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: „Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute; O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii” [COM(2017) 675 final].

- (6a) Printre altele, Acordul de la Paris stabilește un obiectiv pe termen lung care corespunde obiectivului de menținere a creșterii temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C comparativ cu nivelurile preindustriale și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale. În vederea îndeplinirii acestui obiectiv, după 2030 vor fi necesare reduceri suplimentare ale emisiilor de CO₂ și pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare.
- (7) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au evidențiat importanța reducerii și după 2020 a emisiilor de gaze cu efect de seră și a riscurilor legate de dependența de combustibilii fosili în sectorul transporturilor, prin intermediul unei abordări ample și neutre din punct de vedere tehnologic pentru promovarea reducerii emisiilor și a eficienței energetice în sectorul transporturilor, pentru transportul electric și pentru sursele regenerabile de energie în transporturi.
- (8) O eficiență energetică ce contribuie la moderarea cererii este una dintre cele cinci dimensiuni strâns interconectate, care se consolidează reciproc, [...] prevăzute în Comunicarea Comisiei referitoare la „Strategia privind uniunea energetică”⁸ [...], pentru a le oferi consumatorilor din Uniune o energie sigură, durabilă, competitivă și accesibilă ca preț. [...] Comunicarea precizează că, deși toate sectoarele economice trebuie să întreprindă măsuri pentru creșterea eficienței consumului lor de energie, sectorul transporturilor are un imens potențial de creștere a eficienței energetice, care poate fi concretizat și printr-un accent continuu pe înăsprirea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare în orizontul anului 2030.

⁸ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European, Comitetul Regiunilor și Banca Europeană de Investiții: O strategie-cadru pentru o uniune energetică rezilientă cu o politică prospectivă în domeniul schimbărilor climatice [COM(2015) 80 final].

- (9) O evaluare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, efectuată în 2015, a concluzionat că acestea au fost relevante, în general coerente, și au generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial. Regulamentele au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul Uniunii, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale.
- (10) Prin urmare, este adecvat să se urmărească atingerea obiectivelor regulamentelor menționate anterior prin stabilirea pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE a unor noi obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare pentru perioada de până în 2030. La definirea nivelurilor reducerii, s-a ținut seama de eficacitatea acestora în a aduce, până în 2030, o contribuție rentabilă la reducerea emisiilor din sectoarele care fac obiectul Regulamentului privind partajarea eforturilor [.../...], de costurile și economiile rezultate pentru societate și pentru producătorii și utilizatorii de vehicule, de implicațiile lor directe și indirecte asupra ocupării forței de muncă, a competitivității și a inovării, precum și de beneficiile conexe generate în ceea ce privește reducerea poluării atmosferice și securitatea energetică. [Având în vedere că cota de piață și, prin urmare, contribuția globală a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme sunt semnificativ mai mari decât cele ale vehiculelor utilitare ușoare, se consideră adecvată o abordare diferențiată între autoturisme și vehiculele utilitare ușoare.]

- (11) Ca parte a punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului⁹, în 2017 a intrat în vigoare o nouă procedură de testare pentru măsurarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare și a consumului de combustibil al acestora, și anume procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), instituită prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei¹⁰. Această [...] procedură de testare [...] furnizează valori ale emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil mai reprezentative pentru condițiile reale de conducere. Prin urmare, este adecvat ca noile obiective privind emisiile de CO₂ să se bazeze pe emisiile de CO₂ determinate prin utilizarea procedurii de testare menționate. Având în vedere însă că emisiile de CO₂ bazate pe WLTP vor fi disponibile în scopuri de verificare a îndeplinirii obiectivelor începând cu 2021, este adecvat ca noile standarde de performanță privind emisiile să fie definite ca niveluri ale reducerii stabilite în raport cu media pentru 2021 a obiectivelor privind emisiile specifice [...] calculate pe baza emisiilor de CO₂ măsurate în scopul testării emisiilor WLTP. Pentru a asigura soliditatea și reprezentativitatea valorilor utilizate ca punct de plecare pentru definirea nivelurilor de reducere care urmează să fie aplicate în 2025 și 2030, trebuie să fie clarificate condițiile pentru efectuarea măsurătorilor respective, ca parte a punerii în aplicare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153¹¹.
- (12) Este important ca stabilirea cerințelor privind reducerea emisiilor de CO₂ să ofere în continuare producătorilor previzibilitatea și siguranța planificării pe întreg teritoriul Uniunii pentru parcurile lor de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi din Uniune.

⁹ 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).

¹⁰ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare 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, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

¹¹ Urmează a se actualiza în urma adoptării regulamentelor de punere în aplicare.

- (13) Ar trebui stabilite, prin urmare, niveluri ale reducerii pentru parcurile de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare noi de la nivelul întregii Uniuni pentru 2025 și pentru 2030, ținând seama de perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și de necesitatea ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor în materie de climă și de energie pentru 2030. De asemenea, această abordare pe etape transmite din timp un semnal clar industriei autovehiculelor să nu amâne introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (13a) Standardele de performanță privind emisiile de CO₂ stabilite în prezentul regulament se aplică autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare noi. În ceea ce privește parcul existent de vehicule ușoare, inclusiv vehicule de ocazie, se pot lua de asemenea măsuri suplimentare vizând reducerea emisiilor, printre altele, la nivel național și la nivelul UE.
- (14) În prezent, Uniunea este unul dintre principalii producători de autovehicule și demonstrează că este lider tehnologic în acest sector, însă concurența este tot mai mare, iar industria mondială a autovehiculelor cunoaște schimbări rapide, ca urmare a noilor inovări în materie de grupuri motopropulsoare electrificate și a mobilității cooperative, conectate și automatizate. Pentru a-și menține competitivitatea și accesul la piețe la nivel mondial, Uniunea are nevoie de un cadru de reglementare, inclusiv de un stimulent care să vizeze în mod specific sectorul vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, care să contribuie la crearea unei piețe interne vaste și să sprijine dezvoltarea și inovarea tehnologică.
- (15) Ar trebui introdus un mecanism de stimulare specific, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acest mecanism de creditare ar trebui să fie conceput în așa fel încât să promoveze introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (16) Stabilirea [...] unor valori de referință pentru procentul pe care trebuie să îl reprezinte vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de vehicule al UE, care să fie însoțită de un mecanism bine conceput pentru ajustarea obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător pe baza procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul său de vehicule, ar trebui să transmită un semnal puternic și credibil pentru dezvoltarea și introducerea pe piață a unor astfel de vehicule, permițând totodată îmbunătățirea în continuare a eficienței motoarelor cu combustie internă convenționale.

- (17) La stabilirea creditelor pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, este adecvat să se țină seama de diferența dintre vehicule în materie de emisii de CO₂. În ceea ce privește autoturismele, importanța vehiculelor cu emisii scăzute, în special a vehiculelor hibride reîncărcabile, pentru tranziția către vehicule cu emisii zero ar trebui să fie recunoscută în mod adecvat la stabilirea creditelor. Mecanismul de ajustare ar trebui să asigure faptul că unui producător care depășește nivelul de referință i se alocă un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂ mai mare. Pentru a asigura o abordare echilibrată, ar trebui stabilite limite ale nivelului de ajustare posibil în cadrul acestui mecanism. Se vor oferi astfel stimulente care vor promova introducerea timpurie a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și vor aduce beneficii importante pentru consumatori, pentru competitivitate și pentru mediu.
- (18) Cadrul legislativ de punere în aplicare a obiectivului privind media emisiilor parcului de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi ar trebui să asigure obiective de reducere a emisiilor, neutre din punct de vedere concurențial, echitabile din punct de vedere social și durabile, care să țină cont de diversitatea producătorilor europeni de autoturisme și să evite orice denaturare nejustificată a concurenței dintre aceștia.
- (19) Pentru a menține diversitatea pieței de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare și capacitatea acesteia de a satisface diverse cerințe ale consumatorilor, obiectivele privind emisiile de CO₂ ar trebui definite în funcție de utilitatea vehiculelor, pe bază liniară.
- Menținerea masei ca parametru de utilitate este considerată coerentă cu regimul existent. Pentru a reflecta mai bine masa vehiculelor utilizate în trafic, parametrul ar trebui modificat, începând cu 2025, de la masa vehiculului în stare de funcționare la masa de încercare a vehiculului, astfel cum este specificată în procedura de testare WLTP adoptată pe baza Regulamentului [...] (CE) nr. 715/2007.
- (20) Ar trebui să se evite modificarea obiectivelor privind parcul de vehicule de la nivelul UE ca urmare a schimbărilor survenite în ceea ce privește masa medie a parcului de vehicule. Așadar, modificările survenite în ceea ce privește masa medie ar trebui să fie reflectate, fără întârziere, în calculul obiectivului privind emisiile specifice, iar ajustările valorii masei medii utilizate în acest scop ar trebui, prin urmare, să fie efectuate o dată la doi ani, începând cu 2025.

(21) Pentru a repartiza efortul de reducere a emisiilor într-un mod neutru și echitabil din punct de vedere al concurenței, care să reflecte diversitatea pieței autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare, și având în vedere trecerea în 2021 la obiective privind emisiile specifice bazate pe WLTP, este adecvat să se stabilească panta curbei valorilor-limită pe baza emisiilor specifice ale tuturor vehiculelor nou-înmatriculate în anul respectiv și să se ia în considerare modificarea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE între 2021, 2025 și 2030, în vederea asigurării faptului că efortul de reducere este același pentru toți producătorii. În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, producătorilor de camionete mai ușoare, derivate din autoturisme, ar trebui să li se aplice aceeași abordare ca în cazul producătorilor de autoturisme, în timp ce pentru producătorii de vehicule care se încadrează în segmente mai grele ar trebui să se stabilească o pantă mai înaltă și fixă pentru întreaga perioadă a obiectivului.

(22) (22) [...] Prezentul regulament [...] urmărește să își atingă obiectivele, printre altele, prin crearea [...] de stimulente pentru industria autovehiculelor, în sensul realizării de investiții în tehnologii noi. Prezentul regulament promovează activ ecoinovarea și furnizează un mecanism care ar trebui să fie în măsură să țină seama de viitoarele evoluții ale tehnologiei.

Experiența arată că ecoinovările au contribuit cu succes la eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 și la reducerea emisiilor de CO₂ generate în condiții reale de conducere. Prin urmare, această modalitate ar trebui menținută, iar domeniul său de aplicare ar trebui extins pentru a se stimula efectuarea de îmbunătățiri ale eficienței în ceea ce privește sistemele de climatizare.

(23) Cu toate acestea, ar trebui să se asigure un echilibru între stimulentele acordate pentru ecoinovări și cele oferite pentru tehnologiile al căror efect de reducere a emisiilor este demonstrat prin procedura de testare oficială. În consecință, este adecvat să se mențină un plafon al reducerilor de emisii rezultate din ecoinovare pe care producătorii le pot lua în considerare în scopul îndeplinirii obiectivului. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a revizui nivelul plafonului, în special pentru a lua în considerare efectele modificării procedurii de testare oficiale. Este adecvat, de asemenea, să se clarifice modul în care ar trebui calculate reducerile pentru verificarea respectării obiectivului.

- (24) Directiva 2007/46/CE instituie un cadru armonizat care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care intră sub incidența sa. Entitatea responsabilă cu asigurarea respectării prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu entitatea responsabilă pentru toate aspectele procesului de omologare de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției.
- (25) În ceea ce privește omologarea de tip, vehiculelor cu destinație specială, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, li se aplică o serie de cerințe specifice și, prin urmare, acestea ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.
- (26) Nu este recomandabil să se recurgă la aceeași metodă pentru stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor pentru marii producători și pentru producătorii cu volum mic de producție considerați drept independenți pe baza criteriilor stabilite în prezentul regulament. Producătorii cu volum mic de producție ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita să li se alocă obiective diferite de reducere a emisiilor, care să fie raportate la potențialul tehnologic al vehiculelor unui anumit producător de a-și reduce emisiile specifice de CO₂ și să fie coerente cu caracteristicile segmentelor pieței în cauză.
- (27) 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 și vehicule utilitare ușoare 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.

Cu toate acestea, atunci când un producător care intră în domeniul de aplicare al unei astfel de excepții solicită și i se acordă o derogare, este adecvat ca producătorului respectiv să i se impună obligația de a respecta obiectivul aferent derogării.

- (28) Procedura de acordare a derogărilor de la îndeplinirea obiectivului de 95 g CO₂/km de emisii pentru parcul de autoturisme pentru producătorii de nișă de autoturisme asigură faptul că efortul de reducere a emisiilor cerut producătorilor de nișă de autoturisme este în concordanță cu cel al marilor producători în ceea ce privește obiectivul respectiv. Cu toate acestea, experiența arată că producătorii de nișă au același potențial ca și marii producători de a atinge obiectivele privind emisiile de CO₂, iar în ceea ce privește obiectivele stabilite începând cu 2025, nu se consideră adecvat să se facă o distincție între aceste două categorii de producători.
- (29) La stabilirea mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune care se află în responsabilitatea producătorilor, ar trebui să se ia în considerare toate autoturismele și vehiculele utilitare ușoare, indiferent de masa acestora sau de alte caracteristici. Cu toate că Regulamentul (CE) nr. 715/2007 nu se aplică autoturismelor și nici vehiculelor utilitare ușoare cu o masă de referință care depășește 2 610 kg și a căror omologare de tip nu este extinsă în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din regulamentul [...] respectiv, emisiile pentru aceste vehicule ar trebui măsurate pe baza unor proceduri de măsurare identice cu cele stabilite pentru vehiculele ușoare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, în special procedurile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei¹² și în Regulamentul (UE) 2017/1151, și procedurile de corelare adoptate pe baza Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, în special Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152¹³ și (UE) 2017/1153¹⁴ ale Comisiei. Valorile emisiilor de CO₂ care rezultă ar trebui menționate în certificatul de conformitate al vehiculului pentru a putea fi incluse în sistemul de monitorizare.

¹² 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).

¹³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare pentru vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 (JO L 175, 7.7.2017, p. 644).

¹⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1014/2010 (JO L 175, 7.7.2017, p. 679).

- (30) Emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare completate ar trebui alocate producătorului vehiculului de bază.
- (31) Ar trebui luată în considerare situația specifică a producătorilor de vehicule utilitare ușoare care fabrică vehicule incomplete ce sunt omologate de tip în mai multe etape. Deși producătorii respectivi sunt responsabili de îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂, aceștia ar trebui să aibă posibilitatea să prevadă, cu un grad rezonabil de certitudine, nivelul de emisii de CO₂ ale vehiculelor completate. Comisia ar trebui să asigure faptul că aceste necesități sunt reflectate în mod adecvat în măsurile de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului [...] (CE) nr. 715/2007.
- (32) Pentru a beneficia de flexibilitate în scopul îndeplinirii obiectivelor din prezentul regulament, producătorii pot să formeze grupări constituite pe o bază deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Un acord de constituire a unei grupări nu poate depăși cinci ani, dar poate fi reînnoit. Atunci când producătorii formează o grupare, se consideră că ei și-au îndeplinit obiectivele din prezentul regulament, cu condiția ca media emisiilor pentru gruparea ca întreg să nu depășească obiectivul privind emisiile specifice pentru gruparea respectivă.
- (33) Posibilitatea ca producătorii să formeze grupări s-a dovedit a fi o modalitate rentabilă de îndeplinire a obiectivelor privind emisiile de CO₂, facilitând în special îndeplinirea obiectivelor de către producătorii care produc o gamă limitată de vehicule. Pentru a îmbunătăți neutralitatea concurențială, Comisia ar trebui să aibă competența să clarifice condițiile în care producătorii independenți pot constitui o grupare pentru a se putea afla într-o poziție echivalentă cu cea a întreprinderilor asociate.
- (34) Este necesar un mecanism solid de conformitate pentru a se asigura îndeplinirea obiectivelor din prezentul regulament.

- (35) Pentru realizarea reducerilor de emisii de CO₂ prevăzute în prezentul regulament, este esențial, de asemenea, ca emisiile vehiculelor în uz să respecte valorile emisiilor de CO₂ stabilite la omologarea de tip. Prin urmare ar trebui ca, la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, Comisia să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistemică constatată de către autoritățile de omologare de tip cu privire la emisiile de CO₂ ale vehiculelor în uz.
- (36) Pentru a putea întreprinde astfel de măsuri, Comisia ar trebui să aibă competența de a elabora și de a pune în aplicare o procedură de verificare a conformității în circulație a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor ușoare introduse pe piață. Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui modificat în acest sens.
- (37) Emisiile specifice de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi sunt măsurate de o manieră armonizată în Uniune în conformitate cu metodologia stabilită de Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru a reduce la minimum costurile administrative ale prezentului regulament, respectarea acestuia ar trebui să se verifice prin trimitere la datele privind înmatriculările de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi în Uniune colectate de statele membre și raportate Comisiei. Pentru a asigura coerența datelor utilizate la evaluarea conformității, normele privind colectarea și raportarea acestor date ar trebui armonizate în măsura posibilului. Prin urmare, ar trebui să se precizeze în mod clar faptul că autoritățile competente au responsabilitatea de a furniza date corecte și complete și că este necesară o cooperare eficientă între aceste autorități și Comisie în privința abordării chestiunilor legate de calitatea datelor.
- (38) Respectarea de către producători a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui să fie evaluată la nivelul Uniunii. Producătorii a căror medie a emisiilor specifice de CO₂ depășește nivelul stabilit de prezentul regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venit la bugetul general al Uniunii.

- (39) Având în vedere scopul și procedurile instituite prin prezentul regulament, orice măsură națională pe care statele membre ar putea-o menține sau introduce în conformitate cu articolul 193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) nu ar trebui să impună sancțiuni suplimentare sau mai stricte producătorilor care nu îndeplinesc obiectivele ce le revin în temeiul prezentului regulament.
- (40) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării depline a normelor Uniunii în materie de concurență.
- (41) Eficacitatea reală a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de reprezentativitatea procedurii de testare oficiale. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)¹⁵ și cu Recomandarea Parlamentului European, elaborată în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor¹⁶, ar trebui instituit un mecanism care să evalueze reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie ale vehiculului, determinate în conformitate cu [...] procedura de testare WLTP adoptată pe baza Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Comisia ar trebui să aibă competența de a asigura că astfel de date sunt disponibile public, asigurând totodată protecția tuturor datelor cu caracter personal, și de a elabora, atunci când este necesar, procedurile necesare pentru identificarea și colectarea datelor de care este nevoie în scopul efectuării acestor evaluări.

¹⁵ Grupul la nivel înalt de consilieri științifici, Avizul științific 1/2016 „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator”.

¹⁶ Recomandarea Parlamentului European din 4 aprilie 2017 adresată Consiliului și Comisiei în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor [2016/2908(RSP)].

- (42) Se prevede ca în 2024 să se examineze progresele realizate în temeiul [Regulamentului privind partajarea eforturilor și al Directivei privind schema de comercializare a certificatelor de emisii]. Prin urmare, este adecvat ca eficacitatea prezentului regulament să se evalueze în mod cuprinzător în același an, pentru a permite o analiză coordonată și coerentă a măsurilor puse în aplicare în temeiul tuturor acestor instrumente. În această evaluare, Comisia ar trebui de asemenea să identifice o cale clară pentru noi reduceri ale emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare după 2030, pentru a contribui în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivului pe termen lung al Acordului de la Paris. După caz, raportul privind această evaluare ar trebui să fie însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.
- (43) Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ar trebui abrogate cu efect de la 1 ianuarie 2020.
- (44) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.
- [...] Competențele de executare privind [...] specificarea unor condiții detaliate pentru acordurile de grupare, procedurile de monitorizare și raportare a datelor privind emisiile medii, precum și procedurile prin care sunt luate în considerare abaterile constatate în emisiile de CO₂ ale vehiculelor la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, stabilirea mijloacelor de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare, procedurile de aprobare a tehnologiilor inovatoare sau a pachetelor tehnologice inovatoare prin care se realizează reduceri ale emisiilor de CO₂, măsurile care să permită monitorizarea și evaluarea reprezentativității în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie ale vehiculului, determinate în conformitate cu procedura de testare WLTP, și [...] stabilirea parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta orice schimbare în procedura reglementară de testare pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂ ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷.

¹⁷ 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).

- (46) Pentru a modifica [...] elementele neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei referitor la modificarea anexelor II și III în ceea ce privește cerințele în materie de date și parametrii datelor, [...] ajustarea valorii M_0 **și a valorii** TM_0 [...] și a plafonului de 7 g CO₂/km [...] pentru contribuțiile totale ale tehnologiilor inovatoare și [...] adaptarea formulelor [...] pentru calcularea obiectivelor privind emisiile specifice cu scopul de a reflecta modificarea în procedura reglementară de testare. Pentru a completa elemente neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei referitor la completarea normelor privind interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogările pentru anumiți producători 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 cu privire la anumiți producători. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor 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 legiferare¹⁸. 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 acestor instituții [...] au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (47) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea de cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre [...], ci, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta din urmă poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

¹⁸ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și obiective

- (1) Prezentul regulament stabilește cerințele de performanță privind emisiile de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi pentru a contribui la îndeplinirea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor sale de gaze cu efect de seră [...] astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/... [Regulamentul privind partajarea eforturilor] și la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris și pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței interne.
- (2) Începând de la 1 ianuarie 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE de 95 g CO₂/km pentru media emisiilor de CO₂ produse de autoturismele noi și un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE de 147 g CO₂/km pentru media emisiilor de CO₂ produse de vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune, până la 31 decembrie 2020 fiind măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 692/2008, împreună cu Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153, și, începând de la 1 ianuarie 2021, fiind măsurate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151.
- (3) Prezentul regulament va fi completat, până la 31 decembrie 2024, de măsuri suplimentare corespunzătoare unei reduceri de 10 g CO₂/km, ca parte a abordării integrate a Uniunii, menționată în Comunicarea din 2007 a Comisiei către Consiliu și Parlamentul European¹⁹.

¹⁹ Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European din 7 februarie 2007, intitulată „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare” [COM(2007) 19 final].

- (4) Începând de la 1 ianuarie 2025, se aplică următoarele obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE:
- (a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 15 % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.1 din anexa I;
 - (b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 15 % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I.
- (5) Începând de la 1 ianuarie 2030, se aplică următoarele obiective:
- (a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de [...] [35 %] a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.2 din anexa I;
 - (b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 30 % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din:
- (a) categoria M₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE (denumite în continuare „autoturisme”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „autoturisme noi”);

- (b) categoria N₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă de referință care nu depășește 2 610 kg, și din categoria N₁ la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”).
- (2) Nu se ia în considerare o înmatriculare anterioară în afara Uniunii care a avut loc cu mai puțin de trei luni înainte de înmatricularea în Uniune.
- (3) Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la punctul 5 din partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE.
- (4) Articolul 4, articolul 7 alineatul (4) literele (b) și (c), articolul 8 și articolul 9 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 sau pentru mai puțin de 1 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent, cu excepția cazului în care respectivul producător solicită și i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 10.

Articolul 3

Definiții

- (1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (a) „media emisiilor specifice de CO₂” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi sau ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi pe care le produce acesta;
- (b) „certificat de conformitate” înseamnă certificatul menționat la articolul 18 din Directiva 2007/46/CE;

- (c) „vehicul completat” înseamnă un vehicul utilitar ușor pentru care se acordă omologarea de tip în urma finalizării unui proces de omologare de tip în mai multe etape, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE;
- (d) „vehicul complet” înseamnă orice vehicul utilitar ușor care nu trebuie să fie completat pentru a satisface cerințele tehnice aplicabile cuprinse în Directiva 2007/46/CE;
- (e) „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilitar ușor utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;
- (f) „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;
- (g) „masă în stare de funcționare” înseamnă masa autoturismului sau a vehiculului utilitar ușor carosat în stare de funcționare, indicată în certificatul de conformitate și definită în secțiunea 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
- (h) „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ ale unui autoturism sau ale unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu regulamentele sale de punere în aplicare și specificate în certificatul de conformitate al vehiculului ca emisii masice (combinate) de CO₂. În cazul autoturismelor sau al vehiculelor utilitare ușoare care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007, „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ măsurate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, în special în conformitate cu procedurile de măsurare prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 692/2008, până la 31 decembrie 2020, și, de la 1 ianuarie 2021, de Regulamentul (UE) 2017/1151, sau în conformitate cu procedurile adoptate de Comisie în vederea stabilirii emisiilor de CO₂ ale vehiculelor de acest tip;

- (i) „amprenta la sol” înseamnă ecartamentul mediu înmulțit cu ampatamentul, astfel cum sunt indicate în certificatul de conformitate și definite în secțiunile 2.1 și 2.3 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
 - (j) „obiectiv privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, obiectivul anual determinat în conformitate cu anexa I sau, în cazul în care producătorului i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 10, obiectivul privind emisiile specifice determinat în temeiul respectivei derogări;
 - (k) „obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE” înseamnă media emisiilor de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi sau ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi care trebuie atinsă într-o perioadă dată;
 - (l) „masă de încercare” înseamnă masa de încercare a unui autoturism sau a unui vehicul utilitar ușor, astfel cum este indicată în certificatul de conformitate și astfel cum este definită la punctul 3.2.25 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;
 - (m) „vehicul cu emisii zero și cu emisii scăzute” înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor cu emisii la evacuare cuprinse între 0 și 50 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151;
 - (n) „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă diferența dintre masa maximă tehnic admisibilă în temeiul anexei II la Directiva 2007/46/CE și masa vehiculului.
- (2) În sensul prezentului regulament, „grup de producători asociați” înseamnă un producător și întreprinderile asociate acestuia. În legătură cu un producător, „întreprinderi asociate” înseamnă:
- (a) întreprinderi în care producătorul deține, direct sau indirect:
 - (i) prerogativa de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot sau

- (ii) prerogativa de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de supraveghere, ai consiliului de administrație sau ai organismelor care asigură reprezentarea legală a întreprinderii respective sau
 - (iii) dreptul de a gestiona activitatea întreprinderii respective;
- (b) întreprinderi care dețin asupra producătorului, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);
 - (c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);
 - (d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul deține în comun, împreună cu una sau mai multe dintre întreprinderile menționate la litera (a), (b) sau (c), drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sau în cadrul cărora două sau mai multe dintre întreprinderile menționate la litera (a), (b) sau (c) dețin în comun drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);
 - (e) întreprinderi în cadrul cărora drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sunt deținute în comun de producător sau de una sau mai multe dintre întreprinderile asociate ale acestuia menționate la literele (a)-(d) și unul sau mai mulți terți.

Articolul 4

Obiective privind emisiile specifice

- (1) Producătorul se asigură că media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor sale nu depășește următoarele obiective privind emisiile specifice:
 - (a) pentru anul calendaristic 2020, obiectivul privind emisiile specifice determinat în conformitate cu partea A punctele 1 și 2 din anexa I în cazul autoturismelor sau în conformitate cu partea B punctele 1 și 2 din anexa I în cazul vehiculelor utilitare ușoare sau, în situația în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 10, în conformitate cu respectiva derogare;

- (b) pentru fiecare an calendaristic din perioada 2021-2024, obiectivul privind emisiile specifice, determinat în conformitate cu partea A sau B punctele 3 și 4 din anexa I, după caz, sau, în cazul în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 10, în conformitate cu respectiva derogare și cu partea A sau B punctul 5 din anexa I;
- (c) pentru fiecare an calendaristic, începând din 2025, obiectivele privind emisiile specifice determinate în conformitate cu partea A sau B punctul 6.3 din anexa I.
- (2) În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, în cazul în care emisiile specifice ale vehiculului completat nu sunt disponibile, producătorul vehiculului de bază utilizează emisiile specifice ale vehiculului de bază pentru a determina media emisiilor sale specifice de CO₂.
- (3) 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:
- 95 % în 2020;
 - 100 % începând din 2021.

Articolul 5

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 [...] astfel cum se calculează în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153.

Articolul 6

Gruparea

- (1) Producătorii, cu excepția celor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul articolului 10, se pot grupa în scopul îndeplinirii obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4.
- (2) Acordul de constituire a unei grupări poate viza unul sau mai mulți ani calendaristici, cu condiția ca durata totală a fiecărui acord să nu depășească cinci ani calendaristici, și trebuie să fie încheiat până cel târziu la data de 31 decembrie a primului an calendaristic pentru care urmează să fie grupate emisiile. Producătorii care formează o grupare transmit Comisiei următoarele informații:
 - (a) producătorii care vor fi incluși în grupare;
 - (b) producătorul numit ca administrator al grupării, care va reprezenta punctul de contact al acesteia și va fi responsabil cu plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 8;
 - (c) dovezi că administratorul grupării va fi capabil să îndeplinească obligațiile care îi revin în temeiul literei (b);
 - (d) categoria de vehicule înregistrate ca M₁ sau N₁, care face obiectul grupării.
- (3) În cazul în care administratorul propus al grupării nu întrunește cerința privind plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 8, Comisia notifică acest lucru producătorilor.
- (4) Producătorii incluși într-o grupare notifică în comun Comisiei orice schimbare a administratorului grupării sau a statutului financiar al acestuia, în măsura în care acest fapt ar putea afecta capacitatea sa de a respecta cerința privind plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 8, precum și eventualele modificări ale structurii grupării sau dizolvarea acesteia.

- (5) Producătorii pot încheia acorduri de grupare cu condiția ca acestea să respecte articolele 101 și 102 din TFUE și să permită participarea deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în condiții rezonabile din punct de vedere comercial, a oricărui producător care dorește să devină membru al grupării. Fără a aduce atingere aplicării cu titlu general a normelor în materie de concurență ale Uniunii pentru aceste grupări, toți membrii unei grupări se asigură în special că, în contextul acordului lor de grupare, au loc schimburi de date sau de informații numai referitor la următoarele informații:
- (a) media emisiilor specifice de CO₂;
 - (b) obiectivul privind emisiile specifice;
 - (c) numărul total de vehicule înmatriculate.
- (6) Alineatul (5) nu se aplică în cazul în care toți producătorii din grupare fac parte din același grup de producători asociați.
- (7) Cu excepția cazului în care se efectuează notificarea prevăzută la alineatul (3), producătorii dintr-o grupare în legătură cu care sunt transmise informații Comisiei sunt considerați ca fiind un singur producător în ceea ce privește îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4. Informațiile privind monitorizarea și raportarea referitoare la fiecare producător, precum și privind orice grupare vor fi înregistrate, transmise și puse la dispoziție în registrul central menționat la articolul 7 alineatul (4).
- (8) Comisia poate să specifice condițiile detaliate care se aplică unui acord de grupare instituit în temeiul alineatului (5) prin intermediul unor acte de punere în aplicare ce urmează să fie adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Articolul 7

Monitorizarea și raportarea mediei emisiilor

- (1) Pentru fiecare an calendaristic, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare autoturism nou și fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculate pe teritoriul său în conformitate cu partea A din anexele II și III. Aceste informații sunt puse la dispoziția producătorilor și a importatorilor sau a reprezentanților desemnați de aceștia în fiecare stat membru. Statele membre depun toate eforturile pentru a garanta că organismele raportoare lucrează în mod transparent. Fiecare stat membru se asigură că emisiile specifice de CO₂ ale autoturismelor care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sunt măsurate și înregistrate în certificatul de conformitate.
- (2) Până la data de 28 februarie a fiecărui an statele membre determină și transmit Comisiei informațiile menționate în partea A din anexele II și III cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit în conformitate cu formatul menționat în partea B din anexa II și în partea C din anexa III.
- (3) La cererea Comisiei, statele membre transmit, de asemenea, întregul set de date colectate în temeiul alineatului (1).
- (4) Comisia păstrează un registru central al datelor raportate de statele membre în temeiul prezentului articol și, până la data de 30 iunie a fiecărui an, calculează în mod provizoriu pentru fiecare producător:
 - (a) media emisiilor specifice de CO₂ în anul calendaristic precedent;
 - (b) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent;
 - (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia în anul calendaristic precedent și obiectivul acestuia privind emisiile specifice din anul respectiv.

Comisia notifică fiecărui producător calculele provizorii efectuate pentru respectivul producător. Notificarea cuprinde datele, pentru fiecare stat membru, privind numărul de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate și emisiile specifice de CO₂ ale acestora.

Acest registru este pus la dispoziția publicului.

- (5) În termen de trei luni de la primirea notificării cu calculele provizorii efectuate în conformitate cu alineatul (4), producătorii pot notifica Comisiei eventualele erori pe care le conțin datele, specificând statul membru în cazul căruia consideră că s-a produs eroarea.

Comisia analizează orice notificare din partea producătorilor și, până la data de 31 octombrie, confirmă sau modifică respectivele calcule provizorii în temeiul alineatului (4).

- (6) Statele membre desemnează o autoritate competentă pentru colectarea și comunicarea datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament și informează Comisia cu privire la autoritatea competentă desemnată.

Autoritățile competente asigură caracterul corect și complet al datelor transmise Comisiei și [...] furnizează un punct de contact care este în măsură să răspundă rapid solicitărilor din partea Comisiei de corectare a erorilor și a omisiunilor din seturile de date transmise.

- (7) Comisia adoptă norme detaliate privind procedurile de monitorizare și raportare a datelor în temeiul alineatelor (1)-(7) și privind aplicarea anexei II, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

- (7a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a modifica cerințele în materie de date și parametrii datelor prevăzute în anexele II și III.

- (8) Autoritățile de omologare de tip raportează Comisiei fără întârziere abaterile identificate în emisiile de CO₂ ale vehiculelor aflate în circulație comparativ cu valorile menționate în certificatele de conformitate, în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la [articolul 11a] din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Comisia ia în considerare aceste abateri pentru calcularea mediei emisiilor specifice ale unui producător.

Comisia [...] adoptă norme detaliate privind procedurile de raportare a respectivelor abateri și privind luarea în considerare a acestora la calcularea mediei emisiilor specifice. Aceste proceduri se adoptă prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

- (9) De asemenea, statele membre colectează și raportează, în conformitate cu prezentul articol, date cu privire la înmatriculările de vehicule din categoriile M₂ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, care au o masă de referință de maximum 2 610 kg, și cu privire la vehiculele la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Articolul 8

Prima pentru emisiile suplimentare

- (1) Pentru fiecare an calendaristic, Comisia impune plata unei prime pentru emisiile suplimentare producătorilor sau administratorilor de grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor în cauză depășește obiectivul acestora privind emisiile specifice.
- (2) Prima pentru emisiile suplimentare menționată la alineatul (1) se calculează cu ajutorul formulei de mai jos:

$(\text{emisii suplimentare} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{numărul de vehicule nou-înmatriculate.}$

În sensul prezentului articol se aplică următoarele definiții:

- „emisii suplimentare” înseamnă numărul pozitiv de grame pe kilometru cu care media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător – ținând seama de reducerile emisiilor de CO₂ obținute mulțumită tehnologiilor inovatoare aprobate în conformitate cu articolul 11 – a depășit obiectivul acestuia privind emisiile specifice în anul calendaristic sau într-o parte a anului calendaristic în care se aplică obligația prevăzută la articolul 4, rotunjit la cea mai apropiată a treia zecimală și
- „numărul de vehicule nou-înmatriculate” înseamnă numărul de autoturisme noi sau de vehicule utilitare ușoare noi, numărate separat, al căror producător este și care au fost înmatriculate în perioada respectivă, în conformitate cu criteriile de introducere treptată prevăzute la articolul 4 alineatul (3).

- (3) Comisia determină mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).
- (4) Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.

Articolul 9

Publicarea performanței producătorilor

- (1) Până la data de 31 octombrie a fiecărui an, Comisia publică, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o listă care conține:
 - (a) pentru fiecare producător, obiectivul său privind emisiile specifice pentru anul calendaristic precedent;
 - (b) pentru fiecare producător, media emisiilor sale specifice de CO₂ în anul calendaristic precedent;

- (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului în anul calendaristic precedent și obiectivul privind emisiile specifice pentru anul respectiv;
 - (d) media emisiilor specifice de CO₂ pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent;
 - (e) media masei în stare de funcționare pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent, până la 31 decembrie 2020;
 - (f) media masei de încercare pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent.
- (2) Lista publicată în temeiul alineatului (1) indică, de asemenea, dacă producătorul a respectat cerințele articolului 4 în anul calendaristic precedent.
- (3) Pentru publicarea până la 31 octombrie 2022, lista prevăzută la alineatul (1) indică următoarele:
- (a) obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030, prevăzute la articolul 1 alineatele (4) și (5) și calculate de Comisie în conformitate cu părțile A și B punctele 6.1.1 și 6.1.2 din anexa I;
 - (b) valorile a_{2021} , a_{2025} și a_{2030} , calculate de Comisie în conformitate cu părțile A și B punctul 6.2 din anexa I.

Articolul 10

Derogări pentru anumiți producători

- (1) Un producător poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I, în cazul în care este responsabil pentru mai puțin de 10 000 de autoturisme noi sau 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și:
 - (a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați sau
 - (b) face parte dintr-un grup de producători asociați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de 10 000 de autoturisme noi sau 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune pe an calendaristic sau
 - (c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar operează cu ajutorul propriilor instalații de producție și al propriului centru de proiectare.
- (2) O derogare solicitată în temeiul alineatului (1) poate fi acordată pentru o perioadă de maximum cinci ani calendaristici, care este reînnoibilă. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:
 - (a) denumirea producătorului și persoana de contact a acestuia;
 - (b) dovezi că producătorul este eligibil pentru o derogare în temeiul alineatului (1);
 - (c) informații privind autoturismele sau vehiculele utilitare ușoare pe care le produce, inclusiv masa de încercare și emisiile specifice de CO₂ ale acestor autoturisme sau vehicule utilitare ușoare și

- (d) un obiectiv privind emisiile specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor sale specifice de CO₂ și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de autoturism sau de vehicul utilitar ușor produs.
- (3) În cazul în care Comisia apreciază că producătorul este eligibil pentru derogarea solicitată în temeiul alineatului (1) și constată că obiectivul privind emisiile specifice propus de producător corespunde potențialului de reducere al acestuia, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia, și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de autoturism sau de vehicul utilitar ușor produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv. Cererea se depune cel târziu până la data de 31 octombrie a primului an în care se aplică derogarea.
- (4) Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în Uniune, poate prezenta o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 din anexa I.

O astfel de cerere poate fi depusă de producător în numele său sau în numele său și al oricăreia dintre întreprinderile sale asociate. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:

- (a) toate informațiile menționate la alineatul (2) literele (a) și (c), inclusiv, dacă este cazul, informații despre orice întreprindere asociată;
- (b) 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.

În cazul în care nu există informații privind media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător pentru anul 2007, Comisia stabilește un obiectiv echivalent de reducere a emisiilor bazat pe cele mai performante tehnologii de reducere a emisiilor de CO₂ utilizate pentru autoturismele cu o masă comparabilă și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de autoturism produs. Acest obiectiv este folosit de solicitant în scopul menționat la litera (b).

Comisia acordă o derogare producătorului atunci când se demonstrează îndeplinirea criteriilor pentru acordarea derogării menționate la prezentul alineat.

- (5) Un producător care beneficiază de o derogare în temeiul prezentului articol notifică de îndată Comisiei orice schimbare care afectează sau poate afecta eligibilitatea sa pentru o derogare.
- (6) În cazul în care consideră, fie pe baza unei notificări în temeiul alineatului (5), fie din alte considerente, că un producător nu mai este eligibil pentru derogare, Comisia revocă derogarea începând cu data de 1 ianuarie a următorului an calendaristic și informează producătorul în acest sens.
- (7) În cazul în care producătorul nu își îndeplinește obiectivul privind emisiile specifice, Comisia impune producătorului prima pentru emisiile suplimentare, astfel cum este prevăzută la articolul 8.
- (8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 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) Cererile de derogare, inclusiv informațiile în sprijinul acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (5), revocările efectuate în temeiul alineatului (6) și orice impunere a unei prime pentru emisiile suplimentare în temeiul alineatului (7), precum și orice măsură adoptată în temeiul alineatului (8) se pun la dispoziția publicului, sub rezerva dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰.

Articolul 11

Ecoinovarea

- (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 mediei emisiilor specifice ale unui producător poate fi de cel mult 7 g CO₂/km.

Comisia poate să ajusteze plafonul, începând din 2025, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice. Aceste ajustări pot fi efectuate prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 16.

- (2) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte 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 15 alineatul (2) din prezentul regulament. Respectivetele dispoziții detaliate se bazează pe criteriile următoare privind tehnologiile inovatoare:

²⁰ Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (JO L 145, 31.5.2001, p. 43).

- (a) furnizorul sau producătorul trebuie să poarte răspunderea pentru reducerea emisiilor de CO₂ ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;
 - (b) tehnologiile inovatoare trebuie să aducă o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO₂;
 - (c) tehnologiile inovatoare nu trebuie să intre sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO₂;
 - (d) tehnologiile inovatoare nu trebuie să intre sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO₂/km menționată la articolul 1 și nu trebuie să aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții de drept al Uniunii. Începând cu 1 ianuarie 2025, acest criteriu nu se aplică în ceea ce privește îmbunătățirile în materie de eficiență destinate sistemelor de aer condiționat.
- (3) Un furnizor sau un producător care solicită ca o măsură să fie aprobată în calitate de tehnologie inovatoare sau de pachet tehnologic inovator transmite 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 aprobat(ă), raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează gradul în care interacțiunea modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.
- (4) Reducerea realizată trebuie să fie atestată de Comisie, pe baza criteriilor stabilite la alineatul (2).

Articolul 12

Emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere

- (1) Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate [...] în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.
- (2) În acest scop, Comisia se asigură [...] că următorii parametri privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare sunt puși la dispoziție la intervale regulate Comisiei, începând cu 1 ianuarie 2021, de către producători, autorități naționale sau direct prin transferul de date între vehicule, după caz:
 - (a) numărul de identificare al vehiculului;
 - (b) combustibilul și/sau energia electrică consumate;
 - (c) distanța totală parcursă;
 - (d) în cazul vehiculelor electrice hibride cu sursă de alimentare externă, combustibilul și energia electrică consumate și distanța parcursă repartizată în funcție de diferitele moduri de conducere.

Comisia prelucrează datele primite în vederea creării unui set de date anonimizat și agregat în sensul alineatului (1). Numerele de identificare ale vehiculelor sunt utilizate exclusiv în scopul prelucrării datelor și nu se păstrează mai mult decât este necesar în acest scop.

- (3) Comisia [...] adoptă [...] procedura detaliată pentru colectarea și prelucrarea datelor menționată la [...] alineatul (2) prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Articolul 13

Ajustarea valorilor M_0 și TM_0

- (1) Valorile M_0 și TM_0 menționate în părțile A și B din anexa I se ajustează după cum urmează:
 - (a) până la 31 octombrie 2020, valoarea M_0 prevăzută în partea A punctele 1-5 din anexa I se ajustează la masa medie în stare de funcționare a autoturismelor noi din cei trei ani calendaristici anteriori, 2017, 2018, și 2019. Această nouă valoare M_0 se aplică de la 1 ianuarie 2022 până la 31 decembrie 2024;
 - (b) până la 31 octombrie 2022, valoarea M_0 prevăzută în partea B punctele 1-5 din anexa I se ajustează la media masei în stare de funcționare a vehiculelor utilitare ușoare noi din cei trei ani calendaristici anteriori, 2019, 2020 și 2021. Această nouă valoare M_0 se aplică în 2024;
 - (c) până la 31 octombrie 2022, valoarea indicativă TM_0 pentru 2025 se determină ca media masei de încercare aferentă autoturismelor noi, respectiv vehiculelor utilitare ușoare noi în 2021;
 - (d) până la 31 octombrie 2024 și, ulterior, la fiecare doi ani, valorile TM_0 prevăzute în părțile A și B din anexa I se ajustează la media masei de încercare aferentă autoturismelor noi, respectiv vehiculelor utilitare ușoare noi din cei doi ani calendaristici precedenți, începând cu 2022 și 2023. Noua valoare TM_0 aferentă se aplică de la data de 1 ianuarie a anului calendaristic care urmează datei ajustării.
- (2) Comisia adoptă măsurile prevăzute la alineatul (1) prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 16.

Articolul 14

Evaluare și raportare

- (1) În 2024, Comisia va evalua [...] eficacitatea prezentului regulament [...], inclusiv funcționarea mecanismului de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii reduse și alte aspecte ale prezentului regulament și [...] va transmite Parlamentului European și Consiliului un raport care cuprinde rezultatul acestei evaluări.
- (1a) În [...] raportul menționat la alineatul (1) [...], Comisia analizează, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate [...] în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute și instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare raportată în temeiul Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²¹, inclusiv finanțarea acestora, [...] precum și aspecte pentru a facilita în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și accesibilă în cadrul Uniunii. De asemenea, Comisia identifică o cale clară pentru noi reduceri ale emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare după 2030, pentru a contribui [...] în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivului pe termen lung al Acordului de la Paris.
- (1b) Raportul menționat la alineatul (1) este însoțit, dacă este cazul, de o propunere de modificare a prezentului regulament, în special prin posibila introducere a unor obiective de reducere a emisiilor pentru perioada de după 2040 pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare.
- (2) Comisia ia în considerare evaluările efectuate în temeiul articolului 12 și poate, după caz, să revizuiască procedurile de măsurare a emisiilor de CO₂ astfel cum se prevede în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Comisia prezintă, în special, propuneri corespunzătoare în vederea adaptării procedurilor astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele în condiții reale de conducere în materie de emisii de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare.

²¹ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

- (3) Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta orice modificare în procedura reglementară de testare pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂ menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007, în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 și, după caz, în Regulamentul (UE) 2017/1151. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2) din prezentul regulament.
- (3a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru adaptarea formulelor prevăzute în anexa I, utilizând metodologia adoptată în temeiul [...] alineatului (3) din prezentul articol, 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.

Articolul 15

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul [...] privind schimbările climatice instituit prin [articolul 37] din [Regulamentul (UE) [...]] al Parlamentului European și al Consiliului²². Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²³.
- (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 un 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.

²² Regulamentul (UE) [.../...] al Parlamentului European și al Consiliului privind guvernarea uniunii energetice (JO L ...,...).

²³ 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).

Articolul 16

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7 alineatul (7a) [...], la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (3a) [...] se conferă Comisiei [...] pentru o perioadă de șase ani, începând cu [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 șase 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.
- (2) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 7 alineatul (7a) [...], la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (3a) [...]. 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.

- (3) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (4) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 7 alineatul (7a) [...], al articolului 10 alineatul (8), al articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, al articolului 13 alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (3a) [...] intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 17

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007

În Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se introduce următorul articol 11a:

„Articolul 11a

Conformitatea în funcționare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil

- (1) Sub rezerva adoptării și a intrării în vigoare a procedurilor prevăzute la alineatul (2), autoritățile de omologare de tip verifică, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative, dacă vehiculele care au intrat în circulație și pentru care au acordat omologarea de tip sunt conforme cu valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate.
- (2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) pentru a stabili procedurile de verificare a conformității în funcționare a vehiculelor ușoare în ceea ce privește valorile certificate ale emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil.”

Articolul 18

Abrogare

Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2020.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

Articolul 19

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2020.

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

PARTEA A. OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE PENTRU AUTOTURISME

1. Pentru anul calendaristic 2020, pentru fiecare autoturism nou, emisiile specifice de CO₂ se calculează în conformitate cu următoarea formulă:

$$\text{Emisiile specifice de CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

unde:

M	=	masa vehiculului în stare de funcționare în kilograme (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. În 2020, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător se calculează ca media emisiilor specifice de CO₂ pentru fiecare autoturism nou care este înmatriculat în respectivul an calendaristic și pe care l-a produs acesta.

3. În 2021, obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru un producător se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$
$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

unde:

$WLTP_{CO_2}$	reprezintă media emisiilor specifice de CO ₂ în 2020, determinată în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ²⁴ și calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță din prezentul regulament, fără a include reducerile emisiilor de CO ₂ care rezultă din aplicarea articolelor 5 și 11 din prezentul regulament;
$NEDC_{CO_2}$	reprezintă media emisiilor specifice de CO ₂ în 2020, determinată în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 al Comisiei ²⁵ și calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță din prezentul regulament, fără a include reducerile emisiilor de CO ₂ care rezultă din aplicarea articolelor 5 și 11 din prezentul regulament
$NEDC_{\text{obiectiv2020}}$	reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2020 calculate în conformitate cu punctele 1 și 2 din prezenta anexă.

4. Pentru anii calendaristici 2021-2024, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul privind emisiile specifice} = WLTP_{\text{obiectiv de referință}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare 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, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

²⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare pentru vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 (JO L 175, 7.7.2017, p. 644).

unde:

$WLTP_{\text{obiectiv de referință}}$	reprezintă obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP pentru 2021 calculat în conformitate cu punctul 3;
a	este 0,0333;
M_{\emptyset}	reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a vehiculelor noi înmatriculate în anul-țintă, exprimată în kilograme (kg);
M_0	este 1 379,88 în 2021 și astfel cum este definită la articolul 13 alineatul (1) litera (a) pentru perioada 2022, 2023 și 2024;
$M_{\emptyset 2020}$	reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a vehiculelor noi înmatriculate în 2020, exprimată în kilograme (kg);
$M_{0,2020}$	este 1 379,88

5. În cazul unui producător căruia i se acordă în 2021 o derogare de la un obiectiv privind emisiile specifice bazat pe NEDC, obiectivul de derogare bazat pe WLTP se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

unde:

$WLTP_{CO_2}$	astfel cum este definit la punctul 3;
$NEDC_{CO_2}$	astfel cum este definit la punctul 3;
$NEDC_{\text{obiectiv}2021}$	reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2021, stabilit de Comisie în temeiul articolului 10 din prezentul regulament.

6. Începând de la 1 ianuarie 2025, obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE și obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ pentru un producător se calculează după cum urmează:

6.0. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ reprezintă media, ponderată cu numărul de autoturisme nou-înmatriculate, a valorilor de referință₂₀₂₁ stabilite pentru fiecare producător în parte pentru care un obiectiv privind emisiile specifice se aplică în conformitate cu punctul 4.

Valoarea de referință₂₀₂₁ se stabilește, pentru fiecare producător, după cum urmează:

valoarea de referință₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

unde:

$WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$ reprezintă media, pentru fiecare producător, a emisiilor de CO₂ măsurate combinate ale fiecărui autoturism nou înmatriculat în 2020 astfel cum se stabilește și se raportează în conformitate cu articolul 7a alineatul (1) litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153;

$NEDC_{\text{obiectiv}2020}$ și $NEDC_{CO_2}$ sunt astfel cum se definește la punctul 3;

$M_{\emptyset 2021}$ reprezintă media masei în stare de funcționare a autoturismelor noi înmatriculate ale producătorului în 2021, exprimată în kilograme (kg);

M_0 este 1379,88²⁶

$a, M_{\emptyset 2020}, M_{0,2020}$ sunt astfel cum se definește la punctul 4.

6.1. Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030

6.1.1. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2025-2029

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅ = Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ · (1 - factorul de reducere₂₀₂₅)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ [...] astfel cum este definit la punctul 6.0.

Factorul de reducere₂₀₂₅ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (4) litera (a)

²⁶ De asemenea, astfel cum se prevede la punctul 4.

6.1.2. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ = Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ · (1 - factorul de reducere₂₀₃₀)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ [...] astfel cum este definit la punctul 6.0.

Factorul de reducere₂₀₃₀ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (5) litera (a)

6.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2025

6.2.1. Perioada 2025-2029

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅ este determinat în conformitate cu punctul 6.1.1

a₂₀₂₅ este $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

unde:

a₂₀₂₁ este panta celei mai bune aproximări liniare stabilite prin aplicarea metodei de aproximare liniară a celor mai mici pătrate masei de încercare (variabilă explicativă) și emisiilor specifice de CO₂ (variabilă dependentă) ale fiecărui vehicul individual din parcul de vehicule de la nivelul UE în 2021

media emisiilor₂₀₂₁ este media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor nou-înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se calculează un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4

TM este media masei de încercare în kilograme a tuturor vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului în anul calendaristic relevant

TM₀ este valoarea determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d)

6.2.2. Începând cu 2030

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ este determinat în conformitate cu punctul 6.1.2.

a₂₀₃₀ este $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

unde:

a₂₀₂₁ este panta celei mai bune aproximări liniare stabilite prin aplicarea metodei de aproximare liniară a celor mai mici pătrate masei de încercare (variabilă explicativă) și emisiilor specifice de CO₂ (variabilă dependentă) ale fiecărui vehicul individual din parcul de vehicule de la nivelul UE în 2021

media emisiilor₂₀₂₁ este media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor nou-înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se calculează un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4

TM este media masei de încercare în kilograme a tuturor vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului în anul calendaristic relevant

TM₀ este valoarea determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d)

6.3. Obiectivul privind emisiile specifice începând cu 2025

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice · factorul ZLEV

unde:

obiectivul privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO₂ determinat în conformitate cu punctul 6.2.1 pentru perioada 2025-2029 și în conformitate cu punctul 6.2.2 începând cu 2030

factorul ZLEV este (1+y-x), cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de autoturisme nou-înmatriculate calculat ca număr total de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca $ZLEV_{specific}$ în conformitate cu formula de mai jos, împărțit la numărul total de autoturisme înmatriculate în anul calendaristic relevant

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x este 15 % în anii 2025-2029 și [...] [35] % [...] începând cu 2030.

PARTEA B. OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE DE CO₂ PENTRU VEHICULELE UTILITARE UȘOARE

1. În 2020, emisiile specifice de CO₂ pentru fiecare vehicul utilitar ușor se determină cu ajutorul următoarei formule:

$$\text{Emisiile specifice de CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

unde:

M	=	masa vehiculului în stare de funcționare în kilograme (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător în 2020 se calculează ca medie a emisiilor specifice de CO₂ pentru fiecare vehicul utilitar ușor nou care este înmatriculat în respectivul an calendaristic și pe care l-a produs acesta.

3. În 2021, obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru un producător se calculează după cum urmează:

Obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP = $WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$ unde:

$WLTP_{CO_2}$ reprezintă media emisiilor specifice de CO₂ în 2020, determinată în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei, fără a include reducerile emisiilor de CO₂ care rezultă din aplicarea articolului 11 din prezentul regulament;

$NEDC_{CO_2}$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ pentru 2020 calculate în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152, fără a include reducerile emisiilor de CO₂ care rezultă din aplicarea articolului 11 din prezentul regulament;

$NEDC_{obiectiv2020}$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2020 calculate în conformitate cu punctele 1 și 2 din prezenta anexă.

4. Pentru anii calendaristici 2021-2024, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul privind emisiile specifice} = \text{WLTP}_{\text{obiectiv de referință}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

unde:

$\text{WLTP}_{\text{obiectiv de referință}}$ reprezintă obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP pentru 2021 calculat în conformitate cu punctul 3;

a este 0,096;

M_{\emptyset} reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în anul-țintă relevant, exprimată în kilograme (kg);

M_0 este 1 766,4 în 2020; pentru perioada 2021, 2022 și 2023 este valoarea adoptată în temeiul articolului 13 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011, iar pentru 2024 este valoarea adoptată în temeiul articolului 13 alineatul (1) litera (b) din prezentul regulament;

$M_{\emptyset 2020}$ reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în 2020, exprimată în kilograme (kg);

$M_{0,2020}$ este 1 766,4.

5. În cazul unui producător căruia i se acordă în 2021 o derogare de la un obiectiv privind emisiile specifice bazat pe NEDC, obiectivul de derogare bazat pe WLTP se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

unde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ este $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ astfel cum este definit la punctul 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ este $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ astfel cum este definit la punctul 3;

$\text{NEDC}_{\text{obiectiv}_{2021}}$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2021, stabilit de Comisie în temeiul articolului 10 din prezentul regulament.

6. Începând de la 1 ianuarie 2025, obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE și obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ pentru un producător se calculează după cum urmează:

6.0. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ reprezintă media, ponderată cu numărul de vehicule utilitare ușoare nou-înmatriculate, a valorilor de referință₂₀₂₁ stabilite pentru fiecare producător în parte pentru care un obiectiv privind emisiile specifice se aplică în conformitate cu punctul 4.

Valoarea de referință₂₀₂₁ se stabilește, pentru fiecare producător, după cum urmează:

valoarea de referință₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

unde:

$WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$ reprezintă media, pentru fiecare producător, a emisiilor de CO₂ măsurate combinate ale fiecărui vehicul utilitar ușor nou înmatriculat în 2020 astfel cum se stabilește și se raportează în conformitate cu articolul 7a alineatul (1) litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152;

$NEDC_{\text{obiectiv}2020}$ și $NEDC_{CO_2}$ sunt astfel cum se definește la punctul 3;

$M_{\emptyset 2021}$ reprezintă media masei în stare de funcționare a vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate ale producătorului în 2021, exprimată în kilograme (kg);

M_0 reprezintă valoarea M_0 astfel cum se definește la punctul 4 pentru anul 2021;

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$ sunt astfel cum se definește la punctul 4.

6.1. Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030

6.1.1. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2025-2029

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅ = Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ · (1 - factorul de reducere₂₀₂₅)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ [...] astfel cum este definit la punctul 6.0.

Factorul de reducere₂₀₂₅ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (4) litera (b)

6.1.2. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ = Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ · (1 - factorul de reducere₂₀₃₀)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ [...] astfel cum este definit la punctul 6.0.

Factorul de reducere₂₀₃₀ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (5) litera (b)

6.2. Obiectivul de referință privind emisiile specifice începând cu 2025

6.2.1. Perioada 2025-2029

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2025} este determinat în conformitate cu punctul 6.1.1.

α este a_{2025} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d), și a_{2021} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului este mai mare decât TM_0 determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d),

unde:

a_{2025} este $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} este panta celei mai bune aproximări liniare stabilite prin aplicarea metodei de aproximare liniară a celor mai mici pătrate masei de încercare (variabilă explicativă) și emisiilor specifice de CO_2 (variabilă dependentă) ale fiecărui vehicul nou-înmatriculat din parcul de vehicule de la nivelul UE în 2021

media emisiilor₂₀₂₁ este media emisiilor specifice de CO_2 ale tuturor vehiculelor nou-înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se calculează un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4

TM este media masei de încercare în kilograme a tuturor vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului în anul calendaristic relevant

TM_0 este valoarea determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d)

6.2.2. Începând cu 2030

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ este determinat în conformitate cu punctul 6.1.2.

α este a_{2030} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d), și a_{2021} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului este mai mare decât TM_0 determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d),

unde:

a_{2030} este $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} este panta celei mai bune aproximări liniare stabilite prin aplicarea metodei de aproximare liniară a celor mai mici pătrate masei de încercare (variabilă explicativă) și emisiilor specifice de CO₂ (variabilă dependentă) ale fiecărui vehicul nou-înmatriculat din parcul de vehicule de la nivelul UE în 2021

media emisiilor₂₀₂₁ este media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor nou-înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se calculează un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4

TM este media masei de încercare în kilograme a tuturor vehiculelor nou-înmatriculate ale producătorului în anul calendaristic relevant

TM₀ este valoarea determinată în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (d)

6.3. Obiective privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1. Perioada 2025-2029

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\emptyset_{\text{obiective}}$ – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅)] · factorul ZLEV

unde:

obiectivul privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1

$\emptyset_{\text{obiective}}$ este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare nou-înmatriculate ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.1

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule utilitare ușoare nou-înmatriculate calculat ca număr total de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca $ZLEV_{\text{specific}}$ în conformitate cu formula de mai jos, împărțit la numărul total de vehicule utilitare ușoare înmatriculate în anul calendaristic relevant

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x este 15 %.

6.3.2. Începând cu 2030

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\emptyset_{\text{obiective}}$ – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀)] · factorul ZLEV

unde:

obiectivul privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.2

$\emptyset_{\text{obiective}}$ este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare nou-înmatriculate ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.2

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule utilitare ușoare nou-înmatriculate calculat ca număr total de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca $ZLEV_{\text{specific}}$ în conformitate cu formula de mai jos, împărțit la numărul total de vehicule utilitare ușoare înmatriculate în anul calendaristic relevant

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x este 30 %

ANEXA II

MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR GENERATE DE AUTOTURISMELE NOI

PARTEA A – Colectarea datelor privind autoturismele noi și stabilirea datelor de monitorizare a emisiilor de CO₂

1. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre înregistrează următoarele date detaliate pentru fiecare autoturism nou înmatriculat ca vehicul M1 pe teritoriul lor:

- (a) producătorul;
- (b) numărul de omologare de tip - cu extensia corespunzătoare;
- (c) tipul, varianta și versiunea (dacă este cazul);
- (d) marca și denumirea comercială;
- (e) categoria de vehicul omologat de tip;
- (f) numărul total de noi înmatriculări;
- (g) masa în stare de funcționare;
- (h) emisiile specifice de CO₂ (NEDC și WLTP);
- (i) amprenta la sol: ampatamentul, ecartamentul axei directoare și ecartamentul celeilalte axe;
- (j) informații privind tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;
- (k) cilindrul motorului;
- (l) consumul de energie electrică;
- (m) codul tehnologiei inovatoare sau al grupului de tehnologii inovatoare și reducerea emisiilor de CO₂ datorată tehnologiei respective (NEDC și WLTP);
- (n) puterea netă maximă;
- (o) numărul de identificare al vehiculului;
- (p) masa de încercare WLTP;
- (q) factorii de deviere și de verificare menționați la punctul 3.2.8 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153;
- (r) categoria de vehicul înmatriculat;

- (s) numărul de identificare al familiei de vehicule;
- (t) autonomia electrică, dacă este cazul.

Statele membre pun la dispoziția Comisiei, în conformitate cu articolul 7, toți parametrii enumerați la prezentul punct, în formatul specificat în secțiunea 2 din partea B.

2. Datele detaliate menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate al autoturismului respectiv. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează emisiile specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.

3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre stabilesc:

- (a) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării CE de tip;
- (b) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse unei omologări individuale;
- (c) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici.

PARTEA B – Formatul în care se transmit datele

Pentru fiecare an, statele membre raportează informațiile precizate la punctele 1 și 3 din partea A, în formatul următor:

Secțiunea 1 – Date de monitorizare agregate

Stat membru ²⁷	
Anul	
Numărul total de noi înmatriculări de autoturisme noi care sunt supuse omologării CE de tip	
Numărul total de noi înmatriculări de autoturisme noi care sunt supuse unei omologări individuale	
Numărul total de noi înmatriculări de autoturisme noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici	

²⁷ Codurile ISO 3166 alpha-2, cu excepția Greciei și a Regatului Unit, pentru care codurile sunt „EL” și, respectiv, „UK”.

Secțiunea 2 – Date de monitorizare detaliate – o înregistrare pentru fiecare vehicul

Trimitere la punctul 1 din partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat
(a)	Numele producătorului – denumirea UE standard
	Numele producătorului - Declarația producătorului de echipamente originale
	Numele producătorului în registrul unui stat membru ¹
(b)	Numărul de omologare de tip (type approval number) și extensia aferentă
(c)	Tipul
	Varianta
	Versiunea
(d)	Marca și denumirea comercială
(e)	Categoría de vehicul omologat de tip
(f)	Numărul total de noi înmatriculări
(g)	Masa în stare de funcționare
(h)	Emisiile specifice de CO ₂ (combinate) Valoarea NEDC până la 31 decembrie 2020, cu excepția vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al articolului 5 pentru care valoarea NEDC se determină până la 31 decembrie 2022 în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153
	Emisiile specifice de CO ₂ (combinate) Valoarea WLTP
(i)	Ampatament
	Ecartamentul axei directoare (axa 1)
	Ecartamentul celeilalte axe (axa 2)

(j)	Tipul de combustibil
	Modul de combinare a combustibililor
(k)	Cilindreea motorului (în cm ³)
(l)	Consumul de energie electrică (Wh/km)
(m)	Codul ecoinovării (ecoinovărilor)
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza NEDC datorate ecoinovării (ecoinovărilor), până în 2020, inclusiv
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza WLTP datorate ecoinovării (ecoinovărilor)
(n)	Puterea netă maximă
(o)	Numărul de identificare al vehiculului
(p)	Masa de încercare
(q)	Factorul de deviere De (dacă este disponibil)
	Factorul de verificare (dacă este disponibil)
(r)	Categorie de vehicul înmatriculat
(s)	Numărul de identificare al familiei de vehicule
(t)	Autonomia electrică, dacă este cazul

Note:

¹ În cazul omologărilor naționale de serii mici (NSS) sau al omologărilor individuale (IVA), numele producătorului se completează în coloana „Numele producătorului în registrul statului membru”, în timp ce în coloana „Numele producătorului – denumirea UE standard” se indică următoarele: „AA-NSS” sau „AA-IVA”, după caz.

ANEXA III

MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR GENERATE DE VEHICULELE UTILITARE UȘOARE

A. Colectarea datelor privind vehiculele utilitare ușoare și stabilirea datelor de monitorizare a emisiilor de CO₂

1. Date detaliate

1.1. Vehicule complete înmatriculate ca N₁

În cazul vehiculelor omologate CE de tip, complete și înmatriculate ca N₁, statele membre, pentru fiecare an calendaristic, înregistrează următoarele date detaliate privind fiecare vehicul utilitar ușor nou, la prima înmatriculare pe teritoriul lor:

- (a) producătorul;
- (b) numărul de omologare de tip - cu extensia corespunzătoare;
- (c) tipul, varianta și versiunea;
- (d) marca;
- (e) categoria de vehicul omologat de tip;
- (f) categoria de vehicul înmatriculat;
- (g) emisiile specifice de CO₂ (NEDC și WLTP);
- (h) masa în stare de funcționare;
- (i) masa maximă tehnic admisibilă;
- (j) amprenta la sol: ampatamentul, ecartamentul axei directoare și ecartamentul celeilalte axe;
- (k) informații privind tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;
- (l) cilindrul motorului;
- (m) consumul de energie electrică;
- (n) codul tehnologiei inovatoare sau al grupului de tehnologii inovatoare și reducerea emisiilor de CO₂ datorată tehnologiei respective 2 (NEDC și WLTP);

- (o) numărul de identificare al vehiculului;
- (p) masa de încercare WLTP;
- (q) factorii de deviere și de verificare menționați la punctul 3.2.8 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152;
- (r) numărul de identificare al familiei de vehicule, determinat în conformitate cu punctul 5.0 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;
- (s) autonomia electrică, dacă este cazul.

Statele membre pun la dispoziția Comisiei, în conformitate cu articolul 7, toți parametri enumerați la prezentul punct, în formatul specificat în partea C secțiunea 2 din prezenta anexă.

1.2. Vehicule omologate într-un proces cu mai multe etape și înmatriculate ca vehicule N₁

În cazul vehiculelor omologate într-un proces cu mai multe etape și înmatriculate ca vehicule N₁, statele membre, pentru fiecare an calendaristic, înregistrează următoarele date detaliate cu privire la:

- (a) vehiculul de bază (incomplet): datele menționate la literele (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) și (o) de la punctul 1.1 sau, în locul datelor menționate la literele (h) și (i), masa adăugată implicită care face parte din informațiile privind omologarea de tip menționate la punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
- (b) vehiculul de bază (complet): datele menționate la literele (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) și (o) de la punctul 1.1;
- (c) vehiculul completat: datele menționate la literele (a), (f), (g), (h), (j), (k), (l), (m) și (o) de la punctul 1.1.

În cazul în care oricare dintre datele menționate la literele (a) și (b) de la prezentul punct nu pot fi furnizate pentru vehiculul de bază, statul membru furnizează date cu privire la vehiculul completat.

Pentru vehiculele completate N₁ se folosește formatul prevăzut la secțiunea 2 a părții C.

Numerele de identificare ale vehiculelor, menționate la punctul 1.1 litera (o), nu se fac publice.

2. Detaliile menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează emisiile specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.

3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre stabilesc:
- (a) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip;
 - (b) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip în mai multe etape, dacă este cazul;
 - (c) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse unei omologări individuale;
 - (d) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici.

B. Metodologia de stabilire a datelor de monitorizare a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi

Datele de monitorizare pe care statele membre trebuie să le stabilească în conformitate cu punctele 1 și 3 din prezenta anexă se determină în conformitate cu metodologia prevăzută în prezenta parte.

1. Numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate

Statele membre stabilesc numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate pe teritoriul lor în anul de monitorizare respectiv, divizat în vehicule supuse omologării CE de tip, vehicule supuse omologării individuale sau vehicule supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici, și, după caz, numărul vehiculelor construite în mai multe etape.

2. Vehiculele completate

În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor completate se alocă producătorului vehiculului de bază.

Pentru a se asigura faptul că valorile emisiilor de CO₂, eficiența combustibilului și masa vehiculelor completate sunt reprezentative, fără să reprezinte o povară prea mare pentru producătorul vehiculului de bază, Comisia propune o procedură de monitorizare specifică și, după caz, aduce modificările necesare legislației relevante referitoare la omologarea de tip.

În pofida faptului că, în scopul calculării obiectivului pentru 2020 în conformitate cu partea B punctul 2 din anexa I, masa adăugată implicită se preia din partea C din prezenta anexă, în cazul în care această valoare nu poate fi determinată, pentru calculul provizoriu al obiectivului privind emisiile specifice menționat la articolul 7 alineatul (4) se poate folosi masa în stare de funcționare a vehiculului completat.

În cazul în care vehiculul de bază este un vehicul complet, pentru a calcula obiectivul privind emisiile specifice se utilizează masa în stare de funcționare a vehiculului respectiv. Cu toate acestea, în cazul în care această valoare nu poate fi determinată, pentru calculul provizoriu al obiectivului privind emisiile specifice se poate folosi masa în stare de funcționare a vehiculului completat.

C. Formate de transmitere a datelor

Pentru fiecare an, statele membre trimit informațiile precizate la punctele 1 și 3 din partea A, în formatul următor:

<i>Secțiunea 1 — Date de monitorizare agregate</i>	
Stat membru ²⁸	
Anul	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse unei omologări individuale	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării în mai multe etape (dacă este cazul)	

²⁸ Codurile ISO 3166 alpha-2, cu excepția Greciei și a Regatului Unit, pentru care codurile sunt „EL” și, respectiv, „UK”.

<i>Secțiunea 2 - Date de monitorizare detaliate - o înregistrare pentru fiecare vehicul</i>	
Trimitere la punctul 1.1 partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat ⁽¹⁾
(a)	Numele producătorului - Denumirea UE standard ⁽²⁾
	Numele producătorului - Declarația producătorului de echipamente originale VEHICUL COMPLET/VEHICUL DE BAZĂ ⁽³⁾
	Numele producătorului - Declarația producătorului de echipamente originale VEHICUL COMPLETAT ⁽³⁾
	Numele producătorului în registrul unui stat membru ⁽²⁾
(b)	Numărul de omologare de tip și extensia aferentă
(c)	Tipul
	Varianta
	Versiunea
(d)	Marca
(e)	Categorie de vehicul omologat
(f)	Categorie de vehicul înmatriculat
(g)	Emisiile specifice de CO ₂ (combinat) Valoarea NEDC, până la 31 decembrie 2020
	Emisiile specifice de CO ₂ (combinat) Valoarea WLTP
(h)	Masa în stare de funcționare VEHICUL DE BAZĂ
	Masa în stare de funcționare VEHICUL COMPLETAT/VEHICUL COMPLET
(i) ⁽⁴⁾	Masa maximă tehnic admisibilă

(j)	Ampatament
	Ecartamentul axei directoare (axa 1)
	Ecartamentul celeilalte axe (axa 2)
(k)	Tipul de combustibil
	Modul de combinare a combustibililor
(l)	Cilindreea motorului (în cm ³)
(m)	Consumul de energie electrică (Wh/km)
(n)	Codul ecoinovării (ecoinovărilor)
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza NEDC datorate ecoinovării (ecoinovărilor), până la 31 decembrie 2020
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza WLTP datorate ecoinovării (ecoinovărilor)
(o)	Numărul de identificare al vehiculului
(p)	Masa de încercare
(q)	Factorul de deviere De (dacă este disponibil)
	Factorul de verificare (dacă este disponibil)
(r)	Numărul de identificare al familiei de vehicule
(s)	Autonomia electrică, dacă este cazul
Punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE ²⁹	Masa adăugată implicită (dacă este cazul, în ceea ce privește vehiculele construite în mai multe etape)

²⁹ În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, masa în stare de funcționare și masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului de bază se pot înlocui cu masa adăugată implicită, specificată în informațiile privind omologarea de tip în conformitate cu punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE.

Note:

- (1) În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, dacă nu pot fi furnizate date pentru vehiculul de bază, statul membru trebuie să furnizeze cel puțin datele specificate în prezentul format pentru vehiculul completat.
- (2) În cazul omologărilor naționale de serii mici (NSS) sau al omologărilor individuale (IVA), numele producătorului se furnizează în coloana „Numele producătorului în registrul unui stat membru”, în timp ce în coloana „Numele producătorului - Denumirea UE standard” se indică următoarele: „AA-NSS” sau „AA-IVA”, după caz.
- (3) În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, se indică producătorul vehiculului de bază (incomplet/complet). În cazul în care nu se cunoaște producătorul vehiculului de bază, se indică doar producătorul vehiculului completat.
- (4) În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, se menționează masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului de bază.
- (5) În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, masa în stare de funcționare și masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului de bază se pot înlocui cu masa adăugată implicită, specificată în informațiile privind omologarea de tip în conformitate cu punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE.

ANEXA IV

Regulamentele abrogate și lista modificărilor ulterioare aduse acestora

Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 140, 5.6.2009, p. 1)
Regulamentul (UE) nr. 397/2013 al Comisiei	(JO L 120, 1.5.2013, p. 4)
Regulamentul (UE) nr. 333/2014 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 103, 5.4.2014, p. 15)
Regulamentul delegat (UE) 2015/6 al Comisiei	(JO L 003, 7.1.2015, p. 1)
Regulamentul delegat (UE) 2017/1502 al Comisiei	(JO L 221, 26.8.2017, p. 4)
Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 145, 31.5.2011, p. 1)
Regulamentul delegat (UE) nr. 205/2012 al Comisiei	(JO L 072, 10.3.2012, p. 2)
Regulamentul (UE) nr. 253/2014 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 084, 20.3.2014, p. 38)
Regulamentul delegat (UE) nr. 404/2014 al Comisiei	(JO L 121, 24.4.2014, p. 1)
Regulamentul delegat (UE) 2017/748 al Comisiei	(JO L 113, 29.4.2017, p. 9)
Regulamentul delegat (UE) 2017/1499 al Comisiei	(JO L 219, 25.8.2017, p. 1)

ANEXA V

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul (CE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
Articolul 1 primul paragraf	Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)
Articolul 1 al doilea paragraf	Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)
Articolul 1 al treilea paragraf	–	Articolul 1 alineatul (3)
–	–	Articolul 1 alineatul (4)
Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 2 alineatul (1)
Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)
Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (3)
Articolul 2 alineatul (4)	Articolul 2 alineatul (4)	Articolul 2 alineatul (4)
Articolul 3 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 3 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 3 alineatul (1) teza introductivă
Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)	Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)	Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)
–	Articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e)	Articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e)
Articolul 3 alineatul (1) literele (c) și (d)	Articolul 3 alineatul (1) literele (f) și (g)	Articolul 3 alineatul (1) literele (f) și (g)
Articolul 3 alineatul (1) litera (e)	Articolul 3 alineatul (1) litera (j)	–
Articolul 3 alineatul (1) literele (f) și (g)	Articolul 3 alineatul (1) literele (h) și (i)	Articolul 3 alineatul (1) literele (h) și (i)
–	–	Articolul 3 alineatul (1) literele (j), (k) și (l)
Articolul 3 alineatul (1) litera (k)	–	–
Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (1)	–	–

–	–	Articolul 4 alineatul (1) teza introductivă
–	–	Articolul 4 alineatul (1) litera (a)
–	Articolul 4 primul paragraf	Articolul 4 alineatul (1) litera (b)
–	–	Articolul 4 alineatul (1) litera (c)
–	Articolul 4 al doilea paragraf	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4 al doilea paragraf	Articolul 4 al treilea paragraf	Articolul 4 alineatul (3)
Articolul 5	Articolul 5	–
Articolul 5a	–	Articolul 5
Articolul 6	Articolul 6	–
Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 6 alineatul (1)
Articolul 7 alineatul (2) literele (a), (b) și (c)	Articolul 7 alineatul (2) literele (a), (b) și (c)	Articolul 6 alineatul (2) literele (a), (b) și (c)
–	–	Articolul 6 alineatul (2) litera (d)
Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 6 alineatul (3)
Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 6 alineatul (4)
Articolul 7 alineatul (5)	Articolul 7 alineatul (5)	Articolul 6 alineatul (5)
Articolul 7 alineatul (6)	Articolul 7 alineatul (6)	Articolul 6 alineatul (6)
Articolul 7 alineatul (7)	Articolul 7 alineatul (7)	Articolul 6 alineatul (7)
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 7 alineatul (3)
Articolul 8 alineatul (4) primul și al doilea paragraf	Articolul 8 alineatul (4) primul și al doilea paragraf	Articolul 7 alineatul (4) primul și al doilea paragraf

Articolul 8 alineatul (4) al treilea paragraf	–	Articolul 7 alineatul (4) al treilea paragraf
Articolul 8 alineatul (5) primul paragraf	Articolul 8 alineatul (5)	Articolul 7 alineatul (5) primul paragraf
Articolul 8 alineatul (5) al doilea paragraf	Articolul 8 alineatul (6)	–
Articolul 8 alineatul (6)	Articolul 8 alineatul (7)	–
Articolul 8 alineatul (7)	–	Articolul 7 alineatul (6) primul paragraf
–	–	Articolul 7 alineatul (6) al doilea paragraf
–	Articolul 8 alineatul (8)	–
Articolul 8 alineatul (8)	–	–
Articolul 8 alineatul (9)	Articolul 8 alineatul (9)	Articolul 7 alineatul (7)
–	–	Articolul 7 alineatul (8)
–	Articolul 8 alineatul (10)	Articolul 7 alineatul (9)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf teza introductivă	Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf teza introductivă	Articolul 8 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf litera (a)	Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf litera (a)	–
Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf litera (b)	Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf litera (b)	Articolul 8 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 9 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf
Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (3)
Articolul 9 alineatul (4)	Articolul 9 alineatul (4)	Articolul 8 alineatul (4)
Articolul 10 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 10 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 9 alineatul (1) teza introductivă

Articolul 10 alineatul (1) literele (a), (b), (c), (d) și (e)	Articolul 10 alineatul (1) literele (a), (b), (c), (d) și (e)	Articolul 9 alineatul (1) literele (a), (b), (c), (d) și (e)
–	–	Articolul 9 alineatul (1) litera (f)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 9 alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (3)	Articolul 11 alineatul (3)	Articolul 10 alineatul (3)
Articolul 11 alineatul (4) primul paragraf	–	Articolul 10 alineatul (4) primul paragraf
Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf teza introductivă	–	Articolul 10 alineatul (4) al doilea paragraf teza introductivă
Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf litera (a)	–	Articolul 10 alineatul (4) al doilea paragraf litera (a)
Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b)	–	–
Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf litera (c)	–	Articolul 10 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b)
Articolul 11 alineatul (4) al treilea și al patrulea paragraf	–	Articolul 10 alineatul (4) al treilea și al patrulea paragraf
Articolul 11 alineatul (5)	Articolul 11 alineatul (4)	Articolul 10 alineatul (5)
Articolul 11 alineatul (6)	Articolul 11 alineatul (5)	Articolul 10 alineatul (6)
Articolul 11 alineatul (7)	Articolul 11 alineatul (6)	Articolul 10 alineatul (7)
Articolul 11 alineatul (8)	Articolul 11 alineatul (7)	Articolul 10 alineatul (8)
Articolul 11 alineatul (9)	Articolul 11 alineatul (8)	Articolul 10 alineatul (9)
Articolul 12 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 12 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 11 alineatul (1) primul paragraf
Articolul 12 alineatul (1) al doilea paragraf	–	Articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf

Articolul 12 alineatul (1) al treilea paragraf	Articolul 12 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 11 alineatul (1) al treilea paragraf
–	–	Articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf
Articolul 12 alineatul (2)	Articolul 12 alineatul (2)	Articolul 11 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (3)	Articolul 12 alineatul (3)	Articolul 11 alineatul (3)
Articolul 12 alineatul (4)	Articolul 12 alineatul (4)	Articolul 11 alineatul (4)
–	–	Articolul 12 alineatul (1)
–	–	Articolul 12 alineatul (2)
–	–	Articolul 12 alineatul (3)
Articolul 13 alineatul (1)	–	–
–	–	Articolul 13 titlu
–	–	Articolul 13 alineatul (1) primul paragraf teza introductivă
Articolul 13 alineatul (2) primul paragraf	–	Articolul 13 alineatul (1) litera (a)
–	Articolul 13 alineatul (2)	Articolul 13 alineatul (1) litera (b)
–	–	Articolul 13 alineatul (1) literele (c) și (d)
Articolul 13 alineatul (2) al doilea paragraf	–	–
Articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf	–	Articolul 13 alineatul (2)
–	Articolul 13 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (1)
–	Articolul 13 alineatul (4)	–
–	Articolul 13 alineatul (5)	–
Articolul 13 alineatul (3)	Articolul 13 alineatul (6)	Articolul 14 alineatul (2)
Articolul 13 alineatul (4)	–	–
Articolul 13 alineatul (5)	–	–

Articolul 13 alineatul (6)	Articolul 13 alineatul (3)	–
Articolul 13 alineatul (7)	–	Articolul 14 alineatul (3)
Articolul 14 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (1)	Articolul 15 alineatul (1)
Articolul 14 alineatul (2)	Articolul 14 alineatul (2)	Articolul 15 alineatul (2)
Articolul 14 alineatul (3)	Articolul 14 alineatul (3)	Articolul 15 alineatul (3)
Articolul 14a alineatul (1)	Articolul 15 alineatul (3)	Articolul 16 alineatul (1)
Articolul 14a alineatul (2)	Articolul 15 alineatul (1)	Articolul 16 alineatul (2)
Articolul 14a alineatul (3)	Articolul 16	Articolul 16 alineatul (3)
Articolul 14a alineatul (4)	Articolul 15 alineatul (2)	–
Articolul 14a alineatul (5)	Articolul 17	–
–	–	Articolul 17
Articolul 15	–	Articolul 17
Articolul 16	Articolul 18	Articolul 18
Anexa I	–	Anexa I partea A
–	Anexa I	Anexa I partea B
Anexa II partea A	–	Anexa II partea A
Anexa II partea B	–	–
Anexa II partea C	–	Anexa II partea B
–	Anexa II	Anexa III
–	–	Anexa IV
–	–	Anexa V