

REGOLAMENT (UE) Nru 253/2014 TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

tas-26 ta' Frar 2014

li jemenda r-Regolament (UE) Nru 510/2011 bil-ghan li jiġu ddefiniti l-modalitajiet biex tintlaħaq il-mira għall-2020 li jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO₂ minn vetturi kummerċjali ħfief ġodda

(Test b'relevanza għaž-ŻEE)

IL-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 192(1) tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-proposta mill-Kummissjoni Ewropea,

Wara li l-abbozz tal-att leġislattiv intbagħat lill-parlamenti nazzjonali,

Wara li kkunsidraw l-opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew ⁽¹⁾,

Wara li kkonsultaw lill-Kumitat tar-Reġjuni,

Filwaqt li jaġixxu f'konformità mal-proċedura leġislattiva ordinarja ⁽²⁾,

Billi:

(1) Taht l-Artikolu 13(1) tar-Regolament (UE) Nru 510/2011 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ⁽³⁾, il-Kummissjoni għandha, soġġett għall-konferma tal-fattibbiltà ta' dan, tirrivedi l-modalitajiet biex tintlaħaq il-mira ta' 147 g CO₂/km sal-2020, inklużi l-formoli stabbiliti fl-Anness I ta' dak ir-Regolament u d-derogi previsti fl-Artikolu 11 tiegħu. Huwa kunsiljabbli li dan ir-Regolament ikun kemm jista' jkun newtrali mil-lat tal-kompetizzjoni, soċjalment ġust u sostenibbli.

(2) Fid-dawl tar-rabta bejn l-emissjonijiet ta' CO₂ u l-konsum ta' karburant, id-definizzjoni tal-modalitajiet biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO₂ mill-vetturi kummerċjali ħfief tista' tikkontribwixxi wkoll għat-tnaqqis tal-konsum tal-karburant u tal-ispejjeż relatati għas-sidien ta' tali vetturi b'mod kosteffettiv.

(3) Jixraq li jiġi cċarat li, għall-fini tal-verifika tal-konformità mal-mira ta' 147 g CO₂/km, l-emissjonijiet ta' CO₂ għandhom jibqgħu jitkejlu f'konformità mar-Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ⁽⁴⁾ u l-miżuri implimentattivi tiegħu, u t-teknoloġiji innovattivi.

(4) Skont l-analiżi teknika li saret għall-valutazzjoni tal-impatt, it-teknoloġiji mehtieġa biex tintlaħaq il-mira ta' 147 g CO₂/km huma disponibbli u t-tnaqqis mehtieġ jista' jinkiseb bi spiza inqas milli kien smat fl-analiżi teknika preċedenti li saret qabel l-adozzjoni tar-Regolament (UE) Nru 510/2011. Barra minn hekk, naqas ukoll id-distakk bejn il-medja attwali tal-emissjonijiet speċifiċi ta' CO₂ minn vetturi kummerċjali ħfief ġodda u l-mira ta' 147 g CO₂/km. Għalhekk, il-fattibbiltà li tintlaħaq il-mira sal-2020 ġiet konfermata.

(5) B'rikonoxximent tal-impatt sproporzjonat fuq l-iżgħar manifatturi li jirriżulta minn konformità ma' miri għal emissjonijiet speċifiċi ddefiniti abbażi tal-utilità tal-vettura, il-piż amministrattiv sostanzjali tal-proċedura tad-deroga u l-benefiċċju riżultanti marginali f'termini ta' tnaqqis ta' emissjonijiet ta' CO₂ mill-vetturi li jinbiegħu minn daww il-manifatturi, il-manifatturi responsabbli għal inqas minn 1 000 vettura kummerċjali ħafifa ġdida rreġistrati fl-Unjoni għandhom ikunu esklużi mill-kamp ta' applikazzjoni tal-mira għall-emissjonijiet speċifiċi u l-primjum għal eċċess ta' emissjonijiet.

(6) Il-proċedura biex tingħata deroga lil manifatturi żgħar għandha tkun simplifikata biex ikun hemm aktar flessibbiltà f'termini ta' meta għandha tiġi ppreżentata applikazzjoni għal deroga minn dawn il-manifatturi u meta għandha l-Kummissjoni tagħti tali deroga.

(7) Sabiex l-industrija tal-karozzi tkun tista' tagħmel investiment u innovazzjoni fit-tul ikun tajjeb li jiġu pprovduti indikazzjonijiet kif ir-Regolament (UE) Nru 510/2011 għandu jiġi emendat għall-perijodu lil hinn mill-2020. Daww l-indikazzjonijiet għandhom ikunu bbażati fuq valutazzjoni tar-rata mehtieġa ta' tnaqqis f'konformità mal-miri tal-Unjoni fit-tul rigward il-klima u l-implikazzjonijiet għall-iżvilupp ta' teknoloġija kosteffettiva li tnaqqas is-CO₂ għal vetturi kummerċjali ħfief ġodda.

⁽¹⁾ ĠU C 44, 15.2.2013, p. 109.

⁽²⁾ Pożizzjoni tal-Parlament Ewropew tal-14 ta' Jannar 2014 (għadha mhijiex ippubblikata fil-Ġurnal Uffiċjali) u Deċiżjoni tal-Kunsill tal-11 ta' Frar 2014.

⁽³⁾ Regolament (UE) Nru 510/2011 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Mejju 2011 li jistabbilixxi standards ta' rendiment fir-rigward tal-emissjonijiet tal-vetturi kummerċjali ħfief ġodda bħala parti mill-approċċ integrat tal-Unjoni biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO₂ minn vetturi ħfief (ĠU L 145, 31.5.2011, p. 1).

⁽⁴⁾ Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Ġunju 2007 dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vetturi bil-mutur fir-rigward tal-emissjonijiet ta' vetturi ħfief għall-passiġġieri u ta' vetturi kummerċjali (Euro 5 u Euro 6) u dwar l-aċċess għal informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vetturi (ĠU L 171, 29.6.2007, p. 1).

Il-Kummissjoni għandha, sal-2015, tirrivedi tali aspetti u tippreżenta rapport dwar il-konklużjonijiet tagħha lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill. Ir-rapport għandu jinkludi, fejn ikun il-każ, proposti biex ir-Regolament (UE) Nru 510/2011 jiġi emendat fir-rigward tal-istabbiliment ta' miri għall-emissjonijiet ta' CO₂ għal vetturi kummerċjali hief godda lil hinn mill-2020, inkluż il-possibbiltà li tiġi stabbilita mira realistika u li tista' tinkiseb għall-2025, abbażi ta' valutazzjoni komprensiva tal-impatt li tkun tikkunsidra l-kompetittività kontinwa tal-industrija u l-industrija li jiddipendu minnha, filwaqt li jsegwi perkors ċar għat-tnaqqis tal-emissjonijiet f'konformità mal-miri fit-tul tal-Unjoni rigward il-klima. Meta tfassal dawn il-proposti, il-Kummissjoni għandha tiżgura li dawn ikunu kemm jista' jkun newtrali mil-lat tal-kompetizzjoni u li jkunu soċjalment ġusti u sostenibbli.

(8) L-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra relatati mal-provvista tal-enerġija u l-manifattura u r-rimi tal-vetturi huma komponenti sinifikanti tal-marka tal-karbonju globali attwali tat-trasport bit-triq u li x'aktarx ser ikollhom importanza sinifikattivament oghla fil-ġejjieni. Għalhekk, għandha tittiehed azzjoni ta' politika li tiggwida lill-manifatturi lejn soluzzjonijiet ottimali li jikkunsidraw, b'mod partikolari, l-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra assoċjati mal-ġenerazzjoni tal-enerġija fornita lill-vetturi bħall-elettriku u l-karburanti alternattivi u li tiżgura li dawk l-emissjonijiet upstream ma jhassrux il-benefiċċji relatati mat-titjib fl-użu operazzjonali tal-enerġija tal-vetturi li qegħdin jiġu mmirati taht ir-Regolament (UE) Nru 510/2011.

(9) Taht l-Artikolu 13(3) tar-Regolament (UE) Nru 510/2011, il-Kummissjoni hija mehtieġa tippubblika rapport dwar id-disponibbiltà ta' data dwar il-marka tal-karbonju u l-piż tat-tagħbija u l-użu tagħhom bħala parametri ta' utilità sabiex jiġu stabbiliti l-miri għall-emissjonijiet speċifiċi ta' CO₂ kif espressi mill-formoli stabbiliti fl-Anness I tar-Regolament (UE) Nru 510/2011. Għalkemm dik id-dejta hija disponibbli u l-użu potenzjali tagħha ġie vvalutat fil-valutazzjoni tal-impatt, ġie konkluż li huwa iktar kosteffettiv li tinżamm il-massa fi stat ta' thaddim bħala l-parametru ta' utilità għall-mira tal-2020 għall-vetturi kummerċjali hief.

(10) Huwa kunsiljabbli li jinżamm l-approċċ li bih il-mira tiġi stabbilita abbażi ta' relazzjoni lineari bejn l-utilità tal-vettura kummerċjali hafifa u l-mira tagħha għall-emissjonijiet ta' CO₂ kif espress permezz tal-formoli stabbiliti fl-Anness I tar-Regolament (UE) Nru 510/2011, billi dan jippermetti li tinżamm id-diversità tas-suq tal-vetturi kummerċjali hief, u l-kapaċità tal-manifatturi li jindirizzaw il-htigijiet differenti tal-konsumaturi, biex b'hekk tiġi evitata kwalunkwe distorsjoni mhux ġustifikata

fil-kompetizzjoni. Madankollu, jixraq li dak l-approċċ jiġi aġġornat biex tiġi riflessal-ahhar data disponibbli dwar ir-registrazzjonijiet ta' vetturi kummerċjali hief godda.

(11) Fil-valutazzjoni tal-impatt tagħha, il-Kummissjoni qieset id-disponibbiltà tad-data dwar il-marka tal-karbonju u l-użu tal-marka tal-karbonju bħala l-parametru ta' utilità fil-formoli stabbiliti fl-Anness I tar-Regolament (UE) Nru 510/2011. Abbażi ta' dik il-valutazzjoni, il-Kummissjoni kkonkludiet li l-parametru ta' utilità użat fil-formola għall-2020 għandu jkun il-massa.

(12) Taht ir-Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill⁽¹⁾ il-Kummissjoni hija mehtieġa tagħmel valutazzjoni tal-impatt sabiex tirrivedi l-proċeduri tal-ittestjar bl-ghan li jiġi rifless b'mod adegwat ir-rendiment reali tal-emissjonijiet reali ta' CO₂ tal-karozzi. Ir-Regolament (UE) Nru 510/2011 jestendi r-reviżjoni tal-proċedura ta' testijiet biex din tinkludi l-vetturi kummerċjali hief. Jehtieġ li ċ-"Ċiklu Ġdid tas-Sewqan Ewropew" (NEDC), li jintuża attwalment, jiġi emendat biex jiġi żgurat li dan jirrappreżenta l-kondizzjonijiet reali tas-sewqan u biex tiġi evitata s-sottovalutazzjoni tal-emissjonijiet reali ta' CO₂ u l-konsum reali ta' karburant. Għandu jintlaħaq qbil dwar proċedura tal-ittestjar ġdida, aktar realistika u affidabbli hekk kif dan ikun fattibbli. Il-hidma f'din id-direzzjoni qed tipproċedi permezz tal-iżvilupp ta' proċedura internazzjonali ta' testijiet għall-vetturi hief (World Light Duty Test - WLDP) fil-qafas tal-Kummissjoni Ekonomika għall-Ewropa tan-Nazzjonijiet Uniti iżda din għadha mhijiex kompluta. Sabiex jiġi żgurat li l-emissjonijiet speċifiċi ta' CO₂ kkwotati għall-karozzi godda tal-passiġġieri u l-vetturi kummerċjali hief godda jsiru jikkonformaw aktar mill-qrib mal-emissjonijiet attwalment iġġenerati matul kondizzjonijiet normali ta' użu, id-WLTP għandha tiġi applikata mill-aktar fis possibbli. Fid-dawl ta' dak il-kuntest, l-Anness I tar-Regolament (UE) Nru 510/2011 jistabbilixxi limiti tal-emissjonijiet għall-2020 kif imkejla skont ir-Regolament (KE) Nru 715/2007 u l-Anness XII tar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 692/2008⁽²⁾. Meta jiġu emendati l-proċeduri tal-ittestjar, il-limiti stabbiliti fl-Anness I tar-Regolament (UE) Nru 510/2011 għandhom jiġu aġġustati biex jiżguraw restrizzjonijiet komparabbli għall-manifatturi u l-klassijiet tal-vetturi. Għaldaqstant, il-Kummissjoni għandha tagħmel studju robust ta' korrelazzjoni bejn l-NEDC u ċ-ċikli ta' testijiet godda tad-WLTP biex jiġi żgurat li dan jirrappreżenta kondizzjonijiet reali ta' sewqan.

⁽¹⁾ Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' April 2009 li jistabbilixxi standards ta' rendiment għall-emissjonijiet minn karozzi godda tal-passiġġieri bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO₂ minn vetturi hief (GU L 140, 5.6.2009, p. 1).

⁽²⁾ Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 692/2008 tat-18 ta' Lulju 2008 li jimplementa u jemenda r-Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Ġunju 2007 dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vetturi bil-mutur fir-rigward tal-emissjonijiet ta' vetturi hief għall-passiġġieri u ta' vetturi kummerċjali (Euro 5 u Euro 6) u dwar l-aċċess għall-informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vettura (GU L 199, 28.7.2008, p. 1).

- (13) Bil-ksieb li jiġi żgurat li l-emissjonijiet dinjija reali jiġu riflessi, b'mod adegwat, u li l-valuri mkejla ta' CO₂ jkunu strettament komparabbli, il-Kummissjoni għandha tiżgura li dawk l-elementi fil-proċeduri tal-ittestjar li għandhom influwenza sinifikanti fuq l-emissjonijiet imkejla ta' CO₂ jiġu strettament iddefiniti sabiex jiġi evitat l-użu ta' flessibiltajiet ta' ċikli ta' testijiet mill-manifatturi. Id-devjazzjonijiet bejn il-valuri tal-emissjonijiet ta' CO₂ tal-approvazzjoni tat-tip u l-emissjonijiet derivati minn vetturi offruti għall-bejgħ għandhom jiġu indirizzati, inkluż billi tiġi kkunsidrata proċedura tal-ittestjar tal-konformità waqt is-servizz li għandha tiżgura l-ittestjar indipendenti ta' kampjun rappreżentattiv ta' vetturi għall-bejgħ, kif ukoll modi kif jiġu indirizzati l-kazijiet ta' divergenza sostanzjali murija bejn l-istħarriġ u l-emissjonijiet ta' CO₂ inizjali tal-approvazzjoni tat-tip.
- (14) Minhabba li l-oġettiv ta' dan ir-Regolament, jiġifieri li jiġu definiti l-modalitajiet biex tinkiseb il-mira tal-2020 li jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO₂ minn vetturi kummerċjali hief ġodda, ma jistax jinkiseb suffiċjentement mill-Istati Membri iżda jista', pjuttost, minhabba l-iskala u l-effetti tiegħu, jinkiseb ahjar fil-livell tal-Unjoni, l-Unjoni tista' tadotta miżuri, f'konformità mal-prinċipju tas-sussidjarjetà kif stabbilit fl-Artikolu 5 tat-Trattat dwar l-Unjoni Ewropea. F'konformità mal-prinċipju tal-proporzjonalità, kif stabbilit f'dak l-Artikolu, dan ir-Regolament ma jmurx lil hinn minn dak li hu mehtieg sabiex jinkiseb dak l-oġettiv.
- (15) Għalhekk, ir-Regolament (UE) Nru 510/2011 għandu jiġi emendat kif mehtieg,

ADOPTAW DAN IR-REGOLAMENT:

Artikolu 1

Ir-Regolament (UE) Nru 510/2011 huwa emendat kif ġej:

- (1) fl-Artikolu 1, il-paragrafu 2 huwa sostitwit b'dan li ġej:

“2. Mis-sena 2020 ‘il quddiem, dan ir-Regolament jistabbilixxi mira ta' 147 g CO₂/km għall-medja tal-emissjonijiet ta' vetturi kummerċjali hief ġodda rreġistrati fl-Unjoni, kif imkejla f'konformità mar-Regolament (KE) Nru 715/2007 u l-miżuri implimentattivi tiegħu, u teknoloġiji innovattivi.”.

- (2) fl-Artikolu 2 jiżdied il-paragrafu li ġej:

“4. L-Artikolu 4, l-Artikolu 8(4)(b) u (c), l-Artikolu 9 u l-Artikolu 10(1)(a) u (c) ma għandhomx japplikaw għal manifattur li, flimkien mal-imprizi kollha assoċjati miegħu, jkun responsabbli għal inqas minn 1 000 vettura kummerċjali hafifa ġdida rreġistrati fl-Unjoni fis-sena kalendarja preċedenti.”.

- (3) fl-Artikolu 11(3) tithassar l-ahhar sentenza.

- (4) l-Artikolu 12 huwa emendat kif ġej:

(a) il-paragrafu 1 huwa sostitwit b'dan li ġej:

“1. Permezz ta' applikazzjoni minn fornitur jew manifattur, għandu jiġi kkunsidrat l-iffirankar ta' CO₂ miksub permezz tal-użu ta' teknoloġiji innovattivi jew tahlita ta' teknoloġiji innovattivi ('pakketti ta' teknoloġija innovattiva').

Il-kontribut totali ta' dawk it-teknoloġiji biex titnaqqas il-mira tal-emissjonijiet speċifiċi ta' manifattur jista' jkun sa 7 g CO₂/km.”;

- (b) fil-paragrafu 2, il-parti introduttorja hija sostitwita b'dan li ġej:

“2. Il-Kummissjoni għandha tadotta, permezz ta' atti ta' implimentazzjoni, dispożizzjonijiet dettaljati għal proċedura ta' approvazzjoni ta' teknoloġiji innovattivi jew pakketti ta' teknoloġija innovattiva msemmija fil-paragrafu 1, sal-31 ta' Diċembru 2012. Dawk l-atti ta' implimentazzjoni għandhom jiġu adottati f'konformità mal-proċedura ta' eżami msemmija fl-Artikolu 14(2) ta' dan ir-Regolament. Dawk id-dispożizzjonijiet dettaljati għandhom ikunu konformi mad-dispożizzjonijiet stabbiliti taht l-Artikolu 12(2) tar-Regolament (KE) Nru 443/2009, u jkunu bbażati fuq il-kriterji li ġejjin għat-teknoloġiji innovattivi.”.

- (5) l-Artikolu 13 huwa emendat kif ġej:

- (a) il-paragrafu 1 huwa sostitwit b'dan li ġej:

“1. Sal-31 ta' Diċembru 2015, il-Kummissjoni għandha tirrivedi l-miri għall-emissjonijiet speċifiċi u l-modalitajiet stabbiliti fih, kif ukoll l-aspetti ohra ta' dan ir-Regolament sabiex tistabbilixxi il-miri għall-emissjonijiet ta' CO₂ għal vetturi kummerċjali hief ġodda għall-perijodu lil hinn mill-2020. F'dak ir-rigward, il-valutazzjoni tar-rata ta' tnaqqis mehtieġa għandha tikkonforma mal-miri tal-Unjoni fit-tul rigward il-klima u l-implikazzjonijiet għall-iżvilupp ta' teknoloġija kosteffettiva li tnaqqas is-CO₂ għall-vetturi kummerċjali hief. Il-Kummissjoni għandha tippreżenta rapport lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill bir-riżultat ta' dik l-analiżi. Dak ir-rapport għandu jinkludi kwalunkwe proposta adatta biex dan ir-Regolament jiġi emendat, inkluż l-iffissar, possibbilment, ta' mira realistika u li tista' tinkiseb, ibbażata fuq valutazzjoni komprensiva tal-impatt li ser tikkunsidra l-kompetittività kontinwa tal-industrija tal-vetturi kummerċjali hief u l-industrija li jiddipendu minnha. Meta tfassal dawn il-proposti, il-Kummissjoni għandha tiżgura li dawn ikunu kemm jista' jkun newtrali mil-lat tal-kompetizzjoni u li jkunu soċjalment ġusti u sostenibbli.”;

- (b) il-paragrafu 6 huwa emendat kif ġej:

(i) it-tieni subparagrafu jiħassar;

(ii) ir-raba' subparagrafu huwa sostitwit b'dan li ġej:

“Il-Kummissjoni għandha, permezz ta’ atti ta’ implimentazzjoni, tiddetermina l-parametri ta’ korrelazzjoni mehtieġa sabiex kwalunkwe bidla tiġi riflessa fil-proċedura regolatorja tal-ittestjar għall-kejl ta’ emissjonijiet speċifiċi ta’ CO₂ imsemmija fir-Regolament (KE) Nru 715/2007 u r-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 692/2008 (*). Dawk l-atti ta’ implimentazzjoni għandhom jiġu adottati f’konformità mal-proċedura ta’ eżami msemmija fl-Artikolu 14(2) ta’ dan ir-Regolament.

Is-setgħa għall-adozzjoni ta’ atti delegati tingħata lill-Kummissjoni f’konformità mal-Artikolu 15, u soġġett għall-kondizzjonijiet stipulati fl-Artikoli 16 u 17 biex tadatta l-formoli stabbiliti fl-Anness I permezz tal-użu tal-metodoloġija adottata skont l-ewwel subparagrafu, filwaqt li tiżgura li, taħt il-proċedura tal-ittestjar ġdida u dik preċedenti, ikunu mehtieġa rekwiżiti ta’ tnaqqis b’restrizzjonijiet komparabbli għall-manifatturi u vetturi ta’ utilitajiet differenti.

(*) Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 692/2008 tat-18 ta’ Lulju 2008 li jimplimenta u jemenda r-Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta’ Ġunju 2007 dwar l-approvazzjoni tat-tip ta’ vetturi bil-mutur fir-rigward tal-emissjonijiet ta’ vetturi ħfief għall-passiġġieri u ta’ vetturi kummerċjali (Euro 5 u Euro 6) u dwar l-aċċess għall-informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vettura (ĠU L 199, 28.7.2008, p. 1).”.

(6) fl-Artikolu 14 jiżdied il-paragrafu li ġej:

“2a. Fejn il-Kumitat imsemmi fil-paragrafu 1 ma jagħti l-ebda opinjoni, il-Kummissjoni ma għandhiex tadotta l-abbozz ta’ att ta’ implimentazzjoni u għandu japplika t-tielet subparagrafu tal-Artikolu 5(4) tar-Regolament (UE) Nru 182/2011.”.

(7) fil-punt 1 tal-Anness I jiżdied il-punt li ġej:

“(c) mill-2020:

Emissjonijiet speċifiċi indikattivi ta’

$$CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

fejn:

M = il-massa tal-vettura f’kilogrammi (kg)

M_0 = il-valur adottat skont l-Artikolu 13(5)

$a = 0,096$.”.

Artikolu 2

Dan ir-Regolament għandu jidhol fis-seħħ fit-tielet jum wara dak tal-pubblikazzjoni tiegħu f’Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea.

Dan ir-Regolament għandu jorbot fl-intier tiegħu u japplika direttament fl-Istati Membri kollha.

Magħmul fi Strasburgu, is-26 ta’ Frar 2014.

Għall-Parlament Ewropew

Il-President

M. SCHULZ

Għall-Kunsill

Il-President

D. KOURKOULAS