

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** REGULAMENTUL (UE) NR. 510/2011 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 11 mai 2011

de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 145, 31.5.2011, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

|                    |  | Jurnalul Oficial |        |           |
|--------------------|--|------------------|--------|-----------|
|                    |  | NR.              | Pagina | Data      |
| ► <b><u>M1</u></b> | Regulamentul delegat (UE) nr. 205/2012 al Comisiei din 6 ianuarie 2012                           | L 72             | 2      | 10.3.2012 |
| ► <b><u>M2</u></b> | Regulamentul (UE) nr. 253/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 februarie 2014 | L 84             | 38     | 20.3.2014 |
| ► <b><u>M3</u></b> | Regulamentul delegat (UE) nr. 404/2014 al Comisiei din 17 februarie 2014                         | L 121            | 1      | 24.4.2014 |



**REGULAMENTUL (UE) NR. 510/2011 AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din 11 mai 2011**

**de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele  
utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de  
reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare**

**(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,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

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

întrucât:

- (1) Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice, care a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 94/69/CE a Consiliului <sup>(3)</sup>, urmărește stabilizarea concentrațiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă la un nivel care să împiedice interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic. În vederea atingerii acestui obiectiv, creșterea globală a temperaturii medii anuale la suprafață nu ar trebui să depășească nivelurile preindustriale cu mai mult de 2 °C. Cel de al patrulea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) arată că, pentru a putea atinge acest obiectiv, emisiile de gaze cu efect de seră trebuie să își înceteze creșterea până în 2020 cel târziu. În cadrul reuniunii sale din 8-9 martie 2007, Consiliul European și-a exprimat angajamentul ferm de a reduce până în 2020 emisiile totale de gaze cu efect de seră din Comunitate cu cel puțin 20 % în raport cu nivelurile din 1990 și cu 30 %, cu condiția ca și alte țări dezvoltate să se angajeze să obțină reduceri comparabile ale emisiilor și ca țările în curs de dezvoltare mai avansate din punct de vedere economic să își aducă contribuția în funcție de capacitățile proprii.
- (2) În 2009, Comisia a finalizat revizuirea Strategiei de dezvoltare durabilă a Uniunii, punând accentul pe cele mai urgente probleme pentru dezvoltarea durabilă, cum ar fi transportul, schimbările climatice, sănătatea publică și conservarea energiei.
- (3) Pentru a se obține reducerile necesare de emisii, ar trebui să fie puse în aplicare politici și măsuri la nivelul fiecărui stat membru și la nivelul Uniunii în toate sectoarele economiei din Uniune, și nu numai în sectoarele industrial și energetic. Decizia nr. 406/2009/CE a Parlamentului European și a Consiliului din

<sup>(1)</sup> JO C 44, 11.2.2011, p. 157.

<sup>(2)</sup> Poziția Parlamentului European din 15 februarie 2011 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 31 martie 2011.

<sup>(3)</sup> JO L 33, 7.2.1994, p. 11.

**▼B**

23 aprilie 2009 privind efortul statelor membre de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră astfel încât să respecte angajamentele Comunității de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020 <sup>(1)</sup> prevede o reducere medie de 10 % față de nivelurile din 2005, în sectoarele care nu sunt incluse în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, instituită prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității <sup>(2)</sup>, inclusiv în transportul rutier. Transportul rutier se situează pe locul doi în clasamentul sectoarelor cu cel mai ridicat nivel de emisii de gaze cu efect de seră din Uniune, iar emisiile pe care le generează, inclusiv cele provenind de la vehiculele utilitare ușoare, continuă să crească. Dacă emisiile generate de transportul rutier continuă să crească, acest fapt va compromite în mod semnificativ eforturile depuse de alte sectoare în combaterea schimbărilor climatice.

- (4) Obiectivele Uniunii pentru autovehiculele noi oferă producătorilor mai multă siguranță în ceea ce privește planificarea și mai multă flexibilitate în vederea îndeplinirii cerințelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> decât le-ar putea oferi obiectivele de reducere a emisiilor stabilite la nivel național. Este important ca la stabilirea standardelor de performanță privind emisiile să se ia în considerare implicațiile pentru piețe și pentru competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte care ar trebui suportate de întreprinderi, precum și beneficiile sporite în ceea ce privește stimularea inovării și reducerea consumului de energie și a costului combustibilului.
- (5) În vederea creșterii competitivității industriei europene de automobile, ar trebui să se utilizeze mecanisme de stimulare, precum compensarea inovațiilor ecologice și acordarea de credite suplimentare.
- (6) În comunicările sale din 7 februarie 2007 intitulate „Rezultatele revizuirii Strategiei comunitare de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme și vehicule utilitare ușoare” și „Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI (CARS 21)”, Comisia a subliniat că obiectivul comunitar de a obține o medie a emisiilor de 120 g CO<sub>2</sub>/km pentru parcul de autoturisme noi nu va putea fi îndeplinit până în 2012 în absența unor măsuri suplimentare.
- (7) În cadrul acestor comunicări se propunea o abordare integrată în vederea realizării obiectivului comunitar de atingere până în 2012 a unor emisii medii de 120 g CO<sub>2</sub>/km pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Comunitate, concentrându-se pe reduceri obligatorii ale emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru atingerea unui obiectiv de 130 g CO<sub>2</sub>/km pentru media emisiilor flotei de autovehicule/autoturisme noi, prin îmbunătățirea tehnologiei motoarelor autovehiculelor, precum și o reducere suplimentară de 10 g CO<sub>2</sub>/km sau echivalent dacă necesitățile tehnologice o cer, prin intermediul altor îmbunătățiri de ordin tehnologic, printre care ameliorarea eficienței combustibilului pentru vehiculele utilitare ușoare.

<sup>(1)</sup> JO L 140, 5.6.2009, p. 136.

<sup>(2)</sup> JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

**▼B**

- (8) Dispozițiile de punere în aplicare a obiectivului privind emisiile generate de vehiculele utilitare ușoare ar trebui să fie compatibil cu cadrul legislativ de punere în aplicare a obiectivelor privind emisiile generate de flota de autoturisme noi stabilit în Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare <sup>(1)</sup>.
- (9) Cadrul legislativ pentru atingerea obiectivului privind emisiile medii ale flotei de vehicule utilitare ușoare noi ar trebui să asigure obiective de reducere a emisiilor care să fie neutre din punct de vedere concurențial, echitabile din punct de vedere social și durabile și care să țină cont de diversitatea producătorilor europeni de autovehicule și să evite orice denaturare nejustificată a concurenței dintre aceștia. Cadrul legislativ ar trebui să fie compatibil cu obiectivul global de atingere a obiectivelor pe care și le-a asumat Uniunea în ceea ce privește reducerea emisiilor și ar trebui completat cu alte instrumente vizând în mai mare măsură utilizarea, cum ar fi taxe diferențiate pe autovehicule și pe energie sau măsuri de limitare a vitezei vehiculelor utilitare ușoare.
- (10) Pentru a menține diversitatea pieței vehiculelor utilitare ușoare, precum și capacitatea acestora de a satisface diverse cerințe ale consumatorilor, obiectivele referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare ar trebui definite în funcție de utilitatea vehiculului pe bază liniară. Masa reprezintă un parametru adecvat pentru descrierea acestei utilități, deoarece oferă o corelare cu emisiile actuale și, prin urmare, duce la obținerea unor obiective mai realiste și mai neutre din punct de vedere concurențial. Mai mult decât atât, datele privind masa vehiculelor sunt deja disponibile. Ar trebuie culese date privind alți parametri de utilitate, cum ar fi amprenta la sol (ecartamentul mediu înmulțit cu ampatamentul) și sarcina utilă a vehiculului, pentru a facilita evaluările pe termen mai lung ale abordării bazate pe utilitate.
- (11) Prezentul regulament promovează în mod activ ecoinovarea și ține seama de evoluțiile tehnologice viitoare care pot spori competitivitatea pe termen lung a industriei europene de autovehicule și pot crea mai multe locuri de muncă de calitate superioară. Ca modalitate de evaluare sistematică a ameliorărilor în materie de emisii facilitate de ecoinovații, Comisia ar trebui să examineze posibilitatea de a include măsuri de ecoinovare în cadrul revizuirii procedurilor de încercare în temeiul articolului 14 alineatul (3) din 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 utilitare ușoare (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor <sup>(2)</sup>, luând în considerare efectele tehnice și economice ale unei astfel de includeri.

<sup>(1)</sup> JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

**▼B**

- (12) Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi <sup>(1)</sup> prevede deja ca documentația promoțională a autovehiculelor să ofere utilizatorilor finali datele oficiale privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de carburant al vehiculului. În Recomandarea sa 2003/217/CE din 26 martie 2003 privind aplicarea la alte medii a dispozițiilor Directivei 1999/94/CE privind documentația promoțională <sup>(2)</sup>, Comisia a interpretat că respectivele dispoziții se aplică și publicității. Prin urmare, domeniul de aplicare al Directivei 1999/94/CE ar trebui extins la vehiculele utilitare ușoare, astfel încât, cel târziu până în 2014, publicitatea referitoare la aceste vehicule să ofere obligatoriu utilizatorilor finali datele oficiale privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul oficial de carburant ale vehiculelor atunci când se furnizează informații legate de consumul de energie sau de preț.
- (13) Prezentul regulament urmărește să accelereze și să faciliteze, cu titlu provizoriu, introducerea pe piața Uniunii a unor vehicule care generează un nivel extrem de redus al emisiilor de CO<sub>2</sub> în etapele inițiale ale comercializării acestora, recunoscând astfel nivelul deosebit de ridicat al costurilor în materie de cercetare, dezvoltare și producție a primelor generații de tehnologii din domeniul construcției de vehicule care generează emisii de CO<sub>2</sub> foarte reduse și care urmează a fi introduse pe piață după intrarea în vigoare a prezentului regulament.
- (14) Utilizarea anumitor carburanți alternativi poate genera reduceri importante ale emisiilor de CO<sub>2</sub> pe întreg circuitul dintre puțul de extracție și autovehicule. Prin urmare, prezentul regulament cuprinde dispoziții specifice care să vizeze promovarea dezvoltării în continuare pe piața Uniunii a anumitor vehicule pe bază de carburanți alternativi.
- (15) Până cel târziu la 1 ianuarie 2012, pentru a îmbunătăți metodele de culegere a datelor referitoare la consumul de combustibil și pentru măsurarea acestuia, Comisia ar trebui să analizeze dacă nu ar trebui modificată legislația în domeniu pentru a introduce o obligație pentru producătorii care solicită omologarea de tip pentru vehiculele de categorie N<sub>1</sub> astfel cum este definită în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective <sup>(3)</sup> pentru a echipa fiecare vehicul cu un contor al consumului de combustibil.
- (16) Pentru a asigura consecvența cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și a evita abuzurile, obiectivul ar trebui să se aplice vehiculelor utilitare ușoare noi care sunt înmatriculate pentru prima dată în Uniune și nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii decât pe o perioadă limitată.

<sup>(1)</sup> JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

<sup>(2)</sup> JO L 82, 29.3.2003, p. 33.

<sup>(3)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

**▼B**

- (17) 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.
- (18) Producătorilor ar trebui să li se lase libertatea de a decide asupra modului în care își pot îndeplini obiectivele prevăzute de prezentul regulament și ar trebui să li se permită să respecte mai degrabă o medie a emisiilor pentru parcul propriu de vehicule noi, decât să respecte obiective de emisii de CO<sub>2</sub> pentru fiecare vehicul în parte. Prin urmare, producătorilor ar trebui să li se solicite să asigure că media emisiilor specifice pentru toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune de care sunt responsabili nu depășește media obiectivelor privind emisiile pentru respectivele vehicule. Această cerință ar trebui introdusă progresiv în perioada cuprinsă între 2014 și 2017, cu scopul de a-i facilita tranziția. Aceste repere corespund termenelor și duratei perioadei de introducere progresivă stabilite în Regulamentul (CE) nr. 443/2009.
- (19) Pentru a se asigura că obiectivele reflectă particularitățile producătorilor de nișă și cu volum mic de producție și sunt compatibile cu potențialul de reducere al fiecărui producător, pentru acești producători ar trebui să se stabilească obiective alternative de reducere a emisiilor, care să țină seama de potențialul tehnologic al vehiculelor unui anumit producător în ceea ce privește reducerea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> generate, precum și de caracteristicile segmentelor de piață în cauză. Această derogare ar trebui să fie inclusă în revizuirea obiectivelor privind emisiile specifice din anexa I, care ar trebui finalizată până cel târziu la începutul anului 2013.
- (20) Strategia Uniunii de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare a stabilit o abordare integrată în vederea atingerii obiectivului Uniunii de 120 g CO<sub>2</sub>/km până în 2012, prezentând în același timp o viziune pe termen mai lung cu privire la reducerile suplimentare ale emisiilor. Regulamentul (CE) nr. 443/2009 concretizează această viziune pe termen mai lung prin stabilirea unui obiectiv de 95 g CO<sub>2</sub>/km pentru emisiile medii ale unui parc de autovehicule noi. Pentru a asigura alinierea la această abordare și pentru a oferi industriei de profil siguranță din perspectiva planificării, ar trebui stabilit un obiectiv pe termen lung pentru emisiile specifice de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare în 2020.
- (21) Pentru a oferi producătorilor flexibilitate în scopul îndeplinirii obiectivelor privind emisiile care le revin în temeiul prezentului regulament, aceștia pot să se grupeze în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu. Atunci când s-a format o grupare, obiectivele separate ale producătorilor ar trebui înlocuite cu un obiectiv comun al grupării, care ar trebui atins în mod colectiv de către membrii grupării.
- (22) Emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor completate ar trebui alocate producătorului vehiculului de bază.

**▼B**

- (23) Pentru a asigura faptul că valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și eficiența combustibilului vehiculelor complete sunt reprezentative, Comisia ar trebui să propună o procedură specifică și să ia în calcul, atunci când este cazul, posibilitatea revizuirii legislației referitoare la omologarea de tip.
- (24) Este necesar un mecanism solid de evaluare a conformității, pentru a se asigura îndeplinirea obiectivelor din prezentul regulament.
- (25) Emisiile specifice de CO<sub>2</sub>, generate de vehiculele utilitare ușoare noi, sunt măsurate de o manieră armonizată la nivelul Uniunii în conformitate cu metodologia stabilită de Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru a reduce la minimum costurile administrative ale acestui sistem, conformitatea ar trebui măsurată pe baza datelor privind înmatriculările de vehicule noi în Uniune, culese de statele membre și raportate Comisiei. Pentru a asigura coerența datelor utilizate la evaluarea conformității, normele privind culegerea și raportarea acestor date ar trebui armonizate în măsura posibilului.
- (26) Directiva 2007/46/CE prevede obligația producătorilor de a emite un certificat de conformitate care să însoțească fiecare vehicul utilitar ușor nou și obligația pentru statele membre de a nu permite înmatricularea și punerea în circulație a unui vehicul utilitar ușor nou decât dacă acesta este însoțit de un certificat de conformitate valabil. Datele culese de statele membre ar trebui să corespundă cu certificatul de conformitate emis de producătorul vehiculului utilitar ușor și ar trebui să se bazeze numai pe acest document. Pentru datele referitoare la certificatul de conformitate ar trebui să existe o bază de date standardizată la nivelul Uniunii. Aceasta ar trebui utilizată ca referință unică pentru a permite statelor membre să își păstreze cu mai multă ușurință datele referitoare la înmatriculare atunci când un vehicul este înmatriculat pentru prima dată.
- (27) Respectarea de către producători a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui evaluată la nivelul Uniunii. Producătorii a căror medie a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> depășește nivelul permis în temeiul prezentului regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic, începând de la 1 ianuarie 2014. Această primă ar trebui să fie ajustată în funcție de măsura în care producătorii nu își respectă obiectivele. Pentru a se asigura consecvența, mecanismul privind aceste prime ar trebui să fie similar celui stabilit în Regulamentul (CE) nr. 443/2009. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venituri la bugetul general al Uniunii Europene.
- (28) 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.

**▼B**

- (29) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării depline a normelor Uniunii în materie de concurență.
- (30) Ar trebui luate în considerare noi modalități de atingere a obiectivului pe termen lung, în special panta curbei, parametrul de utilitate și schema de percepere a primelor pentru emisiile suplimentare.
- (31) Viteza vehiculelor terestre are o puternică influență asupra consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale acestora. În plus, în absența unei limite de viteză pentru vehiculele utilitare ușoare, este posibil să existe un element de concurență în privința vitezei maxime, care ar putea duce la apariția de grupuri propulsoare supradimensionate și la pierderi de eficiență asociate la o viteză mai redusă. Prin urmare, este oportun să se studieze fezabilitatea extinderii domeniului de aplicare a Directivei 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității <sup>(1)</sup>, în scopul includerii vehiculelor utilitare ușoare care fac obiectul prezentului regulament.
- (32) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, în special pentru adoptarea unor norme detaliate pentru monitorizarea și raportarea emisiilor medii, și anume pentru colectarea, înregistrarea, prezentarea, transmiterea, calcularea și comunicarea de date privind emisiile medii, pentru aplicarea cerințelor prevăzute în anexa II, precum și pentru adoptarea unor mecanisme detaliate pentru colectarea primelor pentru emisii suplimentare și a unor dispoziții detaliate privind procedura de aprobare a tehnologiilor inovatoare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie <sup>(2)</sup>.
- (33) Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE pentru modificarea cerințelor de monitorizare și de raportare prevăzute în anexa II, în lumina experienței acumulate privind aplicarea prezentului regulament, pentru ajustarea valorii M<sub>0</sub>, menționată în anexa I, la masa medie a vehiculelor utilitare ușoare noi pentru cei trei ani calendaristici precedenți, pentru instituirea de norme privind interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogări, privind conținutul cererilor de derogare și privind conținutul și evaluarea programelor pentru reducerea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, precum și pentru adaptarea formulelor prevăzute în anexa I pentru a reflecta orice schimbări în procedura de încercare reglementară pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.

<sup>(1)</sup> JO L 57, 2.3.1992, p. 27.

<sup>(2)</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.



**▼B**

- (34) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea de cerințe de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut 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,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Obiect și obiective**

- (1) Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare noi. Prezentul regulament stabilește media emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare noi la 175 g CO<sub>2</sub>/km, obținută prin intermediul îmbunătățirii tehnologiei de fabricație a vehiculelor și măsurată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și prin intermediul tehnologiilor inovatoare.

**▼M2**

- (2) Începând din 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 147 g CO<sub>2</sub>/km pentru media emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia și tehnologiile inovatoare.

**▼B***Articolul 2***Domeniul de aplicare**

- (1) Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoria N<sub>1</sub>, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă proprie care nu depășește 2 610 kg, precum și vehiculelor din categoria N<sub>1</sub> 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 înaintea înmatriculării 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.

**▼M2**

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

**▼B***Articolul 3***Definiții**

- (1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (a) „media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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 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 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 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” înseamnă masa vehiculului carosat în ordine de mers, indicată în certificatul de conformitate și definită în secțiunea 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
  - (h) „emisiile specifice de CO<sub>2</sub>” înseamnă emisiile de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și specificate ca emisii masice de CO<sub>2</sub> (combinat) în certificatul de conformitate al vehiculului complet sau completat;
  - (i) „obiectiv privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice indicative de CO<sub>2</sub>, determinată în conformitate cu anexa I, în ceea ce privește fiecare vehicul utilitar ușor nou pe care îl produce acesta sau, în cazul în care producătorului i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 11, obiectivul de emisii specifice stabilit în temeiul respectivei derogări;
  - (j) „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;

**▼B**

(k) „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**

Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, fiecare producător de vehicule utilitare ușoare se asigură că media emisiilor sale specifice de CO<sub>2</sub> nu depășește obiectivul privind emisiile specifice care îi revine, determinat în conformitate cu anexa I sau, în cazul în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 11, în conformitate cu respectiva derogare.

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 CO<sub>2</sub>.

**▼B**

În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor sale specifice de CO<sub>2</sub>, se iau în considerare următoarele procentaje privind vehiculele utilitare ușoare noi ale respectivului producător înmatriculate pe parcursul anului relevant:

- 70 % în 2014;
- 75 % în 2015;
- 80 % în 2016;
- 100 % începând din 2017.

*Articolul 5***Credite suplimentare**

Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, fiecare vehicul utilitar ușor nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO<sub>2</sub> mai mică de 50 g CO<sub>2</sub>/km se consideră ca fiind echivalent cu:

- 3,5 vehicule utilitare ușoare în 2014;
- 3,5 vehicule utilitare ușoare în 2015;
- 2,5 vehicule utilitare ușoare în 2016;
- 1,5 vehicule utilitare ușoare în 2017;
- 1 vehicul utilitar ușor, începând din 2018.

Pe durata existenței sistemului de credite suplimentare, numărul maxim de vehicule utilitare ușoare noi, cu emisii specifice de CO<sub>2</sub> mai mici de 50 g CO<sub>2</sub>/km, care urmează să fie luate în considerare la aplicarea coeficienților de multiplicare stabiliți la primul paragraf nu depășește 25 000 de vehicule utilitare ușoare per producător.

*Articolul 6***Obiectivul privind emisiile specifice pentru vehiculele utilitare ușoare alimentate cu carburanți alternativi**

Pentru a stabili în ce măsură un producător își respectă obiectivul privind emisiile specifice menționat la articolul 4, emisiile specifice de CO<sub>2</sub> generate de fiecare vehicul utilitar ușor conceput să funcționeze cu un amestec de benzină și 85 % bioetanol („E85”), care respectă legislația Uniunii în materie sau standardele tehnice europene în domeniu, se reduc cu 5 % până la 31 decembrie 2015, drept recunoaștere a sporirii capacităților tehnologice și a capacității de reducere a emisiilor pentru vehiculele care funcționează pe bază de biocarburanți.

**▼B**

Această reducere se aplică numai dacă cel puțin 30 % din stațiile de alimentare din statul membru în care este înmatriculat vehiculul utilitar ușor furnizează acest tip de carburant alternativ, cu respectarea criteriilor de durabilitate pentru biocarburanți prevăzute în legislația relevantă a Uniunii.

*Articolul 7***Gruparea**

(1) Producătorii de vehicule utilitare ușoare noi, cu excepția celor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul articolului 11, 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, iar acesta poate fi 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 9;
- (c) dovezi că administratorul grupării va fi capabil să îndeplinească obligațiile care îi revin în temeiul literei (b).

(3) În cazul în care administratorul propus al grupării nu întrunește cerința privind plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 9, 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 9, 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

**▼B**

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 CO<sub>2</sub>;

(b) obiectivul privind emisiile specifice;

(c) numărul total al vehiculelor 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 notificării în temeiul alineatului (3), producătorii dintr-o grupare în legătură cu care sunt transmise informații Comisiei sunt priviți ca 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 se înregistrează, se transmit și pot fi consultate în registrul central menționat la articolul 8 alineatul (4).

*Articolul 8***Monitorizarea și raportarea mediei emisiilor**

(1) Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2012 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculat pe teritoriul său în conformitate cu anexa II partea A. Aceste informații sunt puse la dispoziția producătorilor și a importatorilor sau reprezentanților desemnați de aceștia în fiecare stat membru. Statele membre depun toate eforturile pentru a se asigura că organismele raportoare funcționează în mod transparent.

(2) Până la data de 28 februarie a fiecărui an, începând din 2013, fiecare stat membru determină și transmite Comisiei informațiile menționate în anexa II partea B cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit în conformitate cu formatul precizat în anexa II partea C.

(3) La cererea Comisiei, statele membre transmit de asemenea ansamblul datelor culese în conformitate cu alineatul (1).

(4) Comisia păstrează un registru central al datelor raportate de statele membre în conformitate cu prezentul articol, acest registru fiind pus la dispoziția publicului. Până la 30 iunie 2013 și în fiecare an ulterior, Comisia calculează pentru fiecare producător, cu titlu provizoriu:

(a) media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> în anul calendaristic precedent;

**▼B**

- (b) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent;
- (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale acestuia în anul calendaristic precedent și obiectivul său privind emisiile specifice din anul respectiv.

Comisia notifică fiecărui producător calculele sale provizorii efectuate pentru respectivul producător. Notificarea cuprinde, pentru fiecare stat membru, datele privind numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate și emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale acestora.

(5) În termen de trei luni de la primirea notificării privind calculele provizorii realizate în conformitate cu alineatul (4), producătorii pot notifica Comisiei eventualele erori ale datelor, specificând statul membru cu privire la care consideră că s-a produs eroarea.

(6) Comisia analizează orice notificare din partea producătorilor și, până la 31 octombrie, confirmă sau modifică calculele provizorii realizate în temeiul alineatului (4).

(7) Pentru anii calendaristici 2012 și 2013, pe baza calculelor realizate în temeiul alineatului (5), Comisia, în cazul în care este de părere că media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui producător depășește obiectivul acestuia privind emisiile specifice, îi trimite o notificare în acest sens.

(8) În fiecare stat membru, autoritatea competentă în materie de colectare și comunicare a datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament este cea desemnată în conformitate cu articolul 8 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

(9) Comisia adoptă norme detaliate privind monitorizarea și raportarea datelor în conformitate cu prezentul articol și privind aplicarea anexei II. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

Pentru a ține seama de experiența dobândită în urma aplicării prezentului regulament, Comisia poate modifica anexa II prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute la articolele 16 și 17.

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

*Articolul 9***Prima pentru emisiile suplimentare**

(1) Pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, Comisia impune plata unei prime pentru emisiile suplimentare producătorilor sau administratorilor de grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorilor în cauză depășește obiectivul acestora privind emisiile specifice.

**▼B**

(2) Prima pentru emisiile suplimentare menționată la alineatul (1) se calculează cu ajutorul formulei de mai jos:

(a) între 2014 și 2018:

(i) pentru emisiile suplimentare de peste 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$[(\text{emisiile suplimentare} - 3 \text{ g CO}_2 / \text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi};$$

(ii) pentru emisiile suplimentare de peste 2 g CO<sub>2</sub>/km, dar nu mai mult de 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$[(\text{emisiile suplimentare} - 2 \text{ g CO}_2 / \text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi};$$

(iii) pentru emisiile suplimentare de peste 1 g CO<sub>2</sub>/km, dar nu mai mult de 2 g CO<sub>2</sub>/km:

$$[(\text{emisiile suplimentare} - 1 \text{ g CO}_2 / \text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi};$$

(iv) pentru emisiile suplimentare de maximum 1 g CO<sub>2</sub>/km:

$$(\text{emisiile suplimentare} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi};$$

(b) începând din 2019:

$$(\text{emisiile suplimentare} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{numărul de vehicule utilitare ușoare noi}.$$

În sensul prezentului articol se aplică următoarele definiții:

— „emisiile suplimentare” înseamnă numărul pozitiv de grame pe kilometru cu care media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> a unui producător – ținând seama de reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> obținute mulțumită tehnologiilor inovatoare aprobate în conformitate cu articolul 12 – 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 utilitare ușoare noi” înseamnă numărul de vehicule utilitare ușoare noi al căror producător este și care au fost înmatriculate în perioada respectivă, în conformitate cu criteriile de introducere treptată prevăzute la articolul 4.

(3) Comisia adoptă metodologia detaliată de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Respectivele acte se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

(4) Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate ca venit la bugetul general al Uniunii Europene.

#### *Articolul 10*

##### **Publicarea performanței producătorilor**

(1) Până la 31 octombrie 2013 și până la data de 31 octombrie a fiecărui an ulterior, Comisia publică o listă care conține, pentru fiecare producător:

(a) obiectivul său privind emisiile specifice pentru anul calendaristic precedent;



**▼B**

- (b) media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> în anul calendaristic precedent;
  - (c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> în anul calendaristic precedent și obiectivul privind emisiile specifice pentru anul respectiv;
  - (d) media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> pentru toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent; și
  - (e) masa medie pentru toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent.
- (2) Începând de la 31 octombrie 2015, lista publicată în temeiul alineatului (1) indică, de asemenea, dacă producătorul a respectat cerințele articolului 4 în anul calendaristic precedent.

*Articolul 11***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 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 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. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:

- (a) denumirea producătorului și persoana de contact;
- (b) dovezi că producătorul este eligibil pentru o derogare în temeiul alineatului (1);
- (c) informații privind vehiculele utilitare ușoare pe care le produce, inclusiv masa și emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale acestora; și
- (d) un obiectiv de emisii specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul 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 de CO<sub>2</sub> propus de producător corespunde potențialului de reducere al acestuia, inclusiv potențialului

**▼B**

economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale acestuia, și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de vehicul utilitar ușor produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv. ► **M2** ————— ◀

(4) Un producător care beneficiază de o derogare în conformitate cu prezentul articol notifică de îndată Comisiei orice schimbare care afectează sau poate afecta eligibilitatea sa pentru o derogare.

(5) În cazul în care Comisia consideră, fie pe baza unei notificări în temeiul alineatului (4), fie din alte considerente, că un producător nu mai este eligibil pentru derogare, Comisia revocă derogarea cu efect de la data de 1 ianuarie a următorului an calendaristic și notifică în acest sens producătorul.

(6) În cazul în care producătorul nu își atinge obiectivul de emisii specifice, Comisia impune producătorului prima pentru emisiile suplimentare, astfel cum este prevăzută la articolul 9.

(7) Comisia adoptă norme în completarea alineatelor (1)-(6) din prezentul articol, privind, printre altele, interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogare, conținutul cererilor, precum și conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, prin intermediul actelor delegate în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17.

(8) Cererile de derogare, inclusiv informațiile aduse pentru susținerea acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (4), revocările efectuate în temeiul alineatului (5) și orice impunere a unei prime pentru emisiile suplimentare în temeiul alineatului (6), precum și actele adoptate în conformitate cu alineatul (7) se pun la dispoziția publicului, sub rezerva dispozițiilor Regulamentului (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 <sup>(1)</sup>.

*Articolul 12***Ecoinovațiile****▼M2**

(1) La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> realizate prin intermediul utilizării tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Contribuția totală a tehnologiilor menționate la reducerea obiectivului privind emisiile specifice al unui producător poate fi de cel mult 7 g CO<sub>2</sub>/km.

(2) Până la 31 decembrie 2012, Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare sau a pachetelor tehnologice inovatoare menționate la alineatul (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament. Dispozițiile detaliate respective sunt în conformitate cu dispozițiile stabilite la articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și se bazează pe următoarele criterii privind tehnologiile inovatoare:

<sup>(1)</sup> JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

**▼B**

- (a) furnizorul sau producătorul trebuie să poarte răspunderea pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;
- (b) tehnologiile inovatoare trebuie să aducă o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>;
- (c) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub> sau sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO<sub>2</sub>/km menționată la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 sau să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții ale legislației Uniunii.
- (3) Un furnizor sau un producător care solicită ca o măsură să fie aprobată în calitate de tehnologie inovatoare transmite Comisiei un raport, însoțit de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat. În eventualitatea unei posibile interacțiuni între această măsură și o altă tehnologie inovatoare deja aprobată, raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează măsura în care interacțiunea respectivă modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.
- (4) Comisia atestă reducerea realizată pe baza criteriilor stabilite la alineatul (2).

*Articolul 13***Reexaminarea și raportarea****▼M2**

- (1) Până la data de 31 decembrie 2015, Comisia reexaminează obiectivele privind emisiile specifice și modalitățile stabilite, precum și alte aspecte din prezentul regulament în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare noi pentru perioada de după 2020. În această privință, evaluarea ratei de reducere necesare se realizează în conformitate cu obiectivele climatice pe termen lung ale Uniunii și cu implicațiile pentru dezvoltarea unei tehnologii rentabile de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele comerciale ușoare. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul respectivei reexaminări. Raportul respectiv trebuie să includă orice propunere adecvată de modificare a prezentului regulament, inclusiv posibila stabilire a unui obiectiv realist și realizabil, pe baza unei evaluări de impact cuprinzătoare care va ține seama de menținerea competitivității în domeniul industriei vehiculelor comerciale ușoare și al industriilor sale conexe. La elaborarea unor astfel de propuneri, Comisia trebuie să se asigure că acestea sunt cât mai neutre posibil din punct de vedere concurențial și că sunt echitabile din punct de vedere social și durabile.

**▼B**

- (2) Dacă este cazul, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până în 2014, o propunere privind includerea în prezentul regulament a vehiculelor din categoriile N<sub>2</sub> și M<sub>2</sub>, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, care au o masă de referință de maximum 2 610 kg, precum și a vehiculelor la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, în vederea realizării obiectivului pe termen lung, începând cu anul 2020.

**▼B**

(3) Până în 2014 și după efectuarea unei evaluări de impact, Comisia publică un raport privind disponibilitatea datelor referitoare la amprenta la sol și la sarcina utilă și utilizarea acestora ca parametri de utilitate pentru determinarea obiectivelor privind emisiile specifice și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a anexei I, în conformitate cu procedura legislativă ordinară.

(4) Până la 31 decembrie 2011, Comisia stabilește o procedură de obținere a unor valori reprezentative pentru emisiile de CO<sub>2</sub>, eficiența carburantului și masa vehiculelor completate, garantând, totodată, că producătorul vehiculului de bază are acces în timp util la masa și emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculului completat.

(5) Până la 31 octombrie 2016 și, ulterior, la fiecare trei ani, Comisia modifică anexa I prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17, în vederea ajustării valorii M<sub>0</sub>, menționată în respectiva anexă, la masa medie a vehiculelor utilitare ușoare noi din cei trei ani calendaristici precedenți.

Aceste ajustări intră în vigoare pentru prima dată la 1 ianuarie 2018 și, ulterior, la fiecare trei ani.

(6) Comisia include vehiculele utilitare ușoare în cadrul reexaminării procedurilor de măsurare a emisiilor de CO<sub>2</sub> în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

**▼M2**

\_\_\_\_\_

**▼B**

Comisia include vehiculele utilitare ușoare în cadrul revizuirii Directivei 2007/46/CE în conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

**▼M2**

Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta eventualele schimbări în procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei<sup>(1)</sup>. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.

Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 15 și sub rezerva condițiilor stabilite la articolele 16 și 17 pentru a adapta formulele prevăzute în anexa I, utilizând metodologia adoptată în conformitate cu primul paragraf, asigurând totodată

<sup>(1)</sup> 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).

**▼M2**

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.

**▼B***Articolul 14***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul schimbărilor climatice instituit prin articolul 9 din Decizia nr. 280/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 februarie 2004 privind un mecanism de monitorizare a emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de punere în aplicare a Protocolului de la Kyoto <sup>(1)</sup>. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

**▼M2**

(2a) În cazul în care comitetul menționat la alineatul (1) 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.

**▼B***Articolul 15***Exercitarea delegării de competențe**

(1) Competența de adoptare a actelor delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) paragraful al doilea, articolul 11 alineatul (7), articolul 13 alineatul (5) și articolul 13 alineatul (6) paragraful al patrulea este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 3 iunie 2011. Comisia prezintă un raport privind competențele delegate cel târziu cu șase luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se reînnoiește automat pentru perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul o revocă în conformitate cu articolul 16.

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

(3) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la articolele 16 și 17.

*Articolul 16***Revocarea delegării de competențe**

(1) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (9) paragraful al doilea, articolul 11 alineatul (7), articolul 13 alineatul (5) și articolul 13 alineatul (6) paragraful al patrulea.

<sup>(1)</sup> JO L 49, 19.2.2004, p. 1.

**▼B**

(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe depune eforturi pentru a informa cealaltă instituție și Comisia într-un termen rezonabil înaintea adoptării unei decizii finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și posibilele motive de revocare.

(3) Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară, specificată în aceasta. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare. Aceasta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 17***Obiecțiuni la actele delegate**

(1) Parlamentul European sau Consiliul poate formula obiecțiuni la un act delegat în termen de două luni de la data notificării.

La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, acest termen se prelungește cu două luni.

(2) În cazul în care, la expirarea termenului prevăzut la alineatul (1), nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni la actul delegat, acesta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și intră în vigoare la data prevăzută în cuprinsul său.

Actul delegat poate fi publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și poate intra în vigoare înainte de expirarea termenului respectiv în cazul în care atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia cu privire la intenția lor de a nu formula obiecțiuni.

(3) În cazul în care Parlamentul European sau Consiliul formulează obiecțiuni la un act delegat în termenul prevăzut la alineatul (1), acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecțiuni la un act delegat prezintă motivele care au stat la baza acestora.

*Articolul 18***Intrarea în vigoare**

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

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

**▼ B***ANEXA I***OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE DE CO<sub>2</sub>**

1. Emisiile specifice indicative de CO<sub>2</sub> pentru fiecare vehicul utilitar ușor, măsurate în grame pe kilometru, se determină cu ajutorul formulelor următoare:

- (a) din 2014 până în 2017:

$$\text{Emisiile specifice indicative de CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

M<sub>0</sub> = 1 706,0

a = 0,093

- (b) din 2018:

$$\text{Emisiile specifice indicative de CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

M<sub>0</sub> = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (5)

a = 0,093

**▼ M2**

- (c) începând din 2020:

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

unde:

M = masa vehiculului în kilograme (kg)

M<sub>0</sub> = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (5)

a = 0,096.

**▼ B**

2. Obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător într-un an calendaristic se calculează ca medie a emisiilor specifice indicative de CO<sub>2</sub> pentru fiecare vehicul utilitar ușor nou care este înmatriculat în respectivul an calendaristic și pe care l-a produs acesta.

**▼B***ANEXA II***MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR**

- A. Colectarea datelor privind vehiculele utilitare ușoare și determinarea datelor de monitorizare a emisiilor de CO<sub>2</sub>

**▼M3**

## 1. Date detaliate

1.1. Vehicule complete înmatriculate ca N<sub>1</sub>

În cazul vehiculelor omologate CE de tip, complete și înmatriculate ca N<sub>1</sub>, 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 CO<sub>2</sub>;
- (h) masa în ordine de mers;
- (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 CO<sub>2</sub> datorată tehnologiei respective;
- (o) numărul de identificare al vehiculului.

Trebuie folosit formatul prevăzut la secțiunea 2 a părții C.

1.2. Vehicule omologate într-un proces cu mai multe etape și înmatriculate ca vehicule N<sub>1</sub>

În cazul vehiculelor omologate într-un proces cu mai multe etape și înmatriculate ca vehicule N<sub>1</sub>, 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;



**▼ M3**

- (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 prezenta literă nu pot fi furnizate pentru vehiculul de bază, statul membru furnizează date cu privire la vehiculul completat.

Pentru vehiculele completate  $N_1$  trebuie folosit formatul prevăzut la secțiunea 2 a părții C.

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

**▼ B**

2. ► **M1** Datele menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate sau sunt coerente cu certificatul de conformitate emis de producătorul vehiculului utilitar ușor respectiv. În cazul în care nu se utilizează certificatul de conformitate, statele membre instituie măsurile necesare pentru a asigura acuratețea adecvată în cadrul procedurii de monitorizare. ◀ În cazul în care certificatul de conformitate indică atât o masă minimă, cât și o masă maximă pentru un vehicul utilitar ușor, statele membre utilizează numai cifra maximă în scopul prezentului regulament. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează emisii specifice de CO<sub>2</sub> pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.

**▼ M3**

3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre stabilesc:
  - (a) sursele utilizate pentru culegerea datelor detaliate menționate la punctul 1;
  - (b) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip;
  - (c) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip în mai multe etape, dacă este cazul;
  - (d) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse unei omologări individuale;
  - (e) 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 CO<sub>2</sub> 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.

▼ M1

\_\_\_\_\_

▼ M3

\_\_\_\_\_

▼ M1

\_\_\_\_\_

▼ B

## 7. Vehiculele completate

În cazul vehiculelor construite în etape, emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor completate se alocă producătorului vehiculului de bază.

Pentru a se asigura de faptul că valorile emisiilor de CO<sub>2</sub>, eficiența combustibilului și masa vehiculelor completate sunt reprezentative, fără să reprezinte o povară prea mare pentru producătorul vehiculului de bază, Comisia va propune o procedură de monitorizare specifică și va revizui și modifica în mod corespunzător legislația în materie referitoare la omologarea de tip până cel târziu la 31 decembrie 2011.

La definirea acestei proceduri, Comisia determină, dacă este cazul, modalitatea de monitorizare a masei și a valorilor CO<sub>2</sub>, pe baza unui tabel de valori ale CO<sub>2</sub> care corespund unor diferite clase de masă finală de inerție sau pe baza unei singure valori a CO<sub>2</sub> determinate pe baza masei vehiculului de bază plus o masă adăugată implicită diferită pentru fiecare clasă N<sub>1</sub>. În cazul din urmă, masa va fi utilizată și pentru partea C din prezenta anexă.

Comisia se va asigura, de asemenea, că producătorul vehiculului de bază are acces în timp util la valorile privind masa și emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculului completat.

▼ M3

Deși masa adăugată implicită se ia din partea C din prezenta anexă, în cazul în care această valoare nu poate fi determinată, pentru calculul provizoriu al obiectivului privind emisiile specifice menționate la articolul 8 alineatul (4) se poate folosi masa în ordine de mers 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 ordine de mers 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 ordine de mers 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:

## Secțiunea 1 — Date de monitorizare agregate

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Stat membru <sup>(1)</sup> |  |
| Anul                       |  |

▼ **M3**

|   |  |
|---|--|
| Sursa de date   |  |
| 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)              |  |

(<sup>1</sup>) 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 1.1 partea A | Date detaliate per vehicul înmatriculat ( <sup>1</sup> )   |
|-----------------------------------|--|
| (a)                               | Numele producătorului — Denumirea UE standard ( <sup>2</sup> )   |
|                                   | Numele producătorului — Declarația producătorului de echipamente originale<br>VEHICUL COMPLET/VEHICUL DE BAZĂ ( <sup>3</sup> ) |
|                                   | Numele producătorului — Declarația producătorului de echipamente originale<br>VEHICUL COMPLETAT ( <sup>3</sup> )               |
|                                   | Numele producătorului în registrul unui stat membru ( <sup>2</sup> )   |
| (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 <sub>2</sub>  |
| (h)                               | Masa în ordine de mers<br>VEHICUL DE BAZĂ  |
|                                   | Masa în ordine de mers<br>VEHICUL COMPLETAT/VEHICUL COMPLET  |
| (i) ( <sup>4</sup> )              | Masa maximă tehnic admisibilă  |
| (j)                               | Ampatament   |
|                                   | Ecartamentul axei directoare (axa 1)   |
|                                   | Ecartamentul celeilalte axe (axa 2)  |

## ▼ M3

| Trimitere la punctul 1.1 partea A                                 | Date detaliate per vehicul înmatriculat <sup>(1)</sup>                                    |
|---|---|
| (k)   | Tipul de combustibil  |
|   | Modul de combinare a combustibililor  |
| (l)   | Cilindreea motorului (în cm <sup>3</sup> )  |
| (m)   | Consumul de energie electrică (Wh/km)   |
| (n)   | Codul tehnologiei inovatoare sau grupului de tehnologii inovatoare                        |
|   | Reduceri de emisii datorate tehnologiei/tehnologiilor inovatoare                          |
| (o)   | Numărul de identificare al vehiculului  |
| Punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE <sup>(5)</sup> | Masa adăugată implicită (acolo unde este cazul, în cazul vehiculelor construite în etape) |

*Observații:*

- <sup>(1)</sup> 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. În cazul în care nu poate fi furnizat numărul de identificare al vehiculului, trebuie furnizate toate datele detaliate pentru vehiculul complet, vehiculul completat, precum și pentru vehiculul de bază, în conformitate cu punctul 1.2 literele (a), (b) și (c) din partea A a prezentei anexe.
- <sup>(2)</sup> 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.
- <sup>(3)</sup> 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.
- <sup>(4)</sup> În cazul vehiculelor construite în etape, se menționează masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului de bază.
- <sup>(5)</sup> În cazul vehiculelor construite în 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.