

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B** REGULAMENTUL (UE) 2019/631 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 17 aprilie 2019

de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 111, 25.4.2019, p. 13)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul delegat (UE) 2020/22 al Comisiei din 31 octombrie 2019	L 8	2	14.1.2020
► <u>M2</u>	Regulamentul delegat (UE) 2020/1590 al Comisiei din 19 august 2020	L 360	8	30.10.2020
► <u>M3</u>	Regulamentul delegat (UE) 2020/2173 al Comisiei din 16 octombrie 2020	L 433	1	22.12.2020
► <u>M4</u>	Regulamentul delegat (UE) 2021/1961 al Comisiei din 5 august 2021	L 400	14	12.11.2021
► <u>M5</u>	Regulamentul (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023	L 110	5	25.4.2023
► <u>M6</u>	Regulamentul delegat (UE) 2023/1634 al Comisiei din 5 iunie 2023	L 203	1	16.8.2023
► <u>M7</u>	Regulamentul delegat (UE) 2023/2502 al Comisiei din 7 septembrie 2023	L 2502	1	13.11.2023



REGULAMENTUL (UE) 2019/631 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 17 aprilie 2019

de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂
pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și
de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE)
nr. 510/2011

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect și obiective

(1) Prezentul regulament stabilește cerințe 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) 2018/842 și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne.

(2) 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, 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 7 februarie 2007 a Comisiei intitulată „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare”.

(4) 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 obiectivului în 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 obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I.

(5) De la 1 ianuarie 2030, 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 ►**M5** 55 % ◀ a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.2 din anexa I;

▼B

- (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 ►**M5** 50 % ◀ a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.

▼M5

(5a) Începând din 1 ianuarie 2035, 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 100 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu anexa I partea A punctul 6.1.3;
- (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 100 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu anexa I partea B punctul 6.1.3.

(6) De la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029, se aplică o valoare de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute egală cu o cotă de 25 % din parcul de autoturisme noi și cu o cotă de 17 % din parcul de vehicule utilitare ușoare noi, în conformitate cu anexa I partea A punctul 6.3 și, respectiv, anexa I partea B punctul 6.3.

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

(1) Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din:

- (a) categoria M₁, astfel cum sunt definite ►**M5** la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858 ◀ (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”);

▼M5

- (b) categoria N₁, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858 și care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”); în cazul vehiculelor cu emisii zero din categoria N cu o masă de referință care depășește 2 610 kg sau 2 840 kg, după caz, de la 1 ianuarie 2025, în sensul prezentului regulament și fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2018/858 și Regulamentului (CE) nr. 715/2007, acestea sunt contabilizate ca vehicule utilitare ușoare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, dacă excesul de masă de referință se datorează numai masei sistemului de stocare a energiei.

▼B

(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 ►**M5** partea A punctul 5 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858 ◀.

(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****▼M5**

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858. De asemenea, se aplică următoarele definiții:

▼B

(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;

▼M5

▼B

(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;

▼M5

▼B

(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;

▼B

- (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” sau „TM” înseamnă masa de încercare a unui autoturism sau a unui vechiul 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 țeava de evacuare cuprinse între 0 și 50 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151.

▼M5**▼B**

- (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 menționate la litera (a);
 - (c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele menționate la litera (a);
 - (d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul deține în comun, împreună cu una sau mai multe întreprinderi menționate la literele (a), (b) sau (c), sau în cadrul cărora două sau mai multe din aceste întreprinderi dețin drepturile sau prerogativele stabilite la litera (a);
 - (e) întreprinderi în cadrul cărora drepturile sau prerogativele menționate la litera (a) sunt deținute în comun de producător sau de una sau mai multe dintre întreprinderile asociate ale acestuia stabilite 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

- (b) pentru fiecare an calendaristic din perioada 2021-2024, obiectivele privind emisiile specifice, determinat în conformitate cu partea A punctele 3 și 4 din anexa I sau cu partea 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 punctul 5 din anexa I sau cu partea B punctul 5 din anexa I;
- (c) pentru fiecare an calendaristic, începând cu 2025, obiectivele privind emisiile specifice determinate în conformitate cu partea A punctul 6.3 din anexa I sau cu partea B punctul 6.3 din anexa I sau, în cazul unui producător căruia i se acordă o derogare în temeiul articolului 10, obiectivele privind emisiile specifice determinate în conformitate cu respectiva derogare.

▼M5

În sensul primului paragraf litera (c), în cazul în care obiectivul privind emisiile specifice determinat în conformitate cu punctul 6.3 din partea A sau B din anexa I este negativ, obiectivul privind emisiile specifice este de 0 g/km.

▼B

(2) În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, în cazul în care emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului completat nu sunt disponibile, producătorul vehiculului de bază utilizează emisiile specifice de CO₂ 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 cu 2021.

*Articolul 5***Credite suplimentare**

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.

▼B

(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 din primul 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 M_1 sau N_1 , 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 CO_2 ;
- (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) din prezentul articol, 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).

▼B

(8) Comisia poate să specifice, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, condițiile detaliate care se aplică unui acord de grupare instituit în temeiul alineatului (5) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 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 la prezentul regulament. Informațiile respective 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 culese 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 noi înmatriculate și emisiile specifice de CO₂ ale acestora.

Acest registru trebuie să fie disponibil 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 aceștia consideră că s-a produs eroarea.

▼B

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 culegerea și comunicarea datelor de monitorizare în conformitate cu prezentul regulament și informează Comisia cu privire la autoritatea competentă desemnată.

Autoritățile competente desemnate 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.

▼M5

(6a) În cazul în care Comisia constată că datele provizorii transmise de statele membre în conformitate cu alineatul (2) sau datele notificate de producători în conformitate cu alineatul (5) se bazează pe date incorecte din documentația de omologare de tip sau din certificatele de conformitate, Comisia informează autoritatea de omologare de tip sau, după caz, producătorul și solicită autorității de omologare de tip sau, după caz, producătorului să emită o declarație de corecție care să specifice datele corectate. Declarația de corecție se transmite Comisiei, iar datele corectate se utilizează pentru a modifica calculele provizorii în temeiul alineatului (4).

▼B

(7) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedurile de monitorizare și raportare a datelor în temeiul alineatelor (1)-(6) din prezentul articol și privind aplicarea anexelor II și III. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica cerințele în materie de date și parametrii datelor prevăzute în anexele II și III.

(9) Autoritățile de omologare de tip raportează Comisiei fără întârziere abaterile identificate în emisiile de CO₂ ale vehiculelor aflate în circulație comparativ cu emisiile specifice de CO₂ menționate în certificatele de conformitate, în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13.

Comisia ia în considerare aceste abateri pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător.

Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedurile de raportare a respectivelor abateri și privind luarea în considerare a acestora la calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

▼M5

▼ **M5***Articolul 7a***Emisii de CO₂ generate pe durata ciclului de viață**

(1) Comisia publică, până la 31 decembrie 2025, un raport care stabilește o metodologie pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturismele și de vehiculele utilitare ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite raportul respectiv Parlamentului European și Consiliului.

(2) Până la 31 decembrie 2025, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii comune a Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturisme și vehicule utilitare ușoare.

(3) Începând cu 1 iunie 2026, producătorii pot transmite Comisiei, în mod voluntar, datele privind emisiile de CO₂ generate pe durata ciclului de viață pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi utilizând metodologia menționată la alineatul (2).

▼ **B***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 datorită 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, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, stabilește mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare impuse în temeiul alineatului (1) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

▼B

(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; și
- (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) din prezentul articol 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) din prezentul articol indică, de asemenea, următoarele:

- (a) obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030, prevăzute la articolul 1 alineatele (4) și, respectiv, (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:

▼B

- (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) ► **M5** Se poate acorda o derogare solicitată în temeiul alineatului (1) de la obiectivele privind emisiile specifice aplicabile până în anul calendaristic 2035 inclusiv. ◀ 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 de CO₂ 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 pentru 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.

▼M5

(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, pentru anii până la anul calendaristic 2028 inclusiv, o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 și 6.3 din anexa I.

▼B

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

- (b) în legătură cu cererile care fac trimitere la partea A punctele 1-4 din anexa I, un obiectiv care reprezintă o reducere de 45 % față de media emisiilor specifice de CO₂ în 2007 sau, în cazul în care mai multe întreprinderi asociate depun o singură cerere, o reducere de 45 % față de media calculată între valorile medii ale emisiilor specifice de CO₂ ale întreprinderilor respective în 2007;
- (c) în legătură cu cererile care fac trimitere la partea A punctul 6.3 din anexa I la prezentul regulament, un obiectiv aplicabil în anii calendaristici 2025-2028 care reprezintă reducerea specificată la articolul 1 alineatul (4) litera (a) din prezentul regulament privind obiectivul calculat în conformitate cu litera (b) din prezentul alineat, ținând seama de emisiile de CO₂ măsurate în temeiul Regulamentului (UE) 2017/1151.

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. Obiectivul respectiv este folosit de solicitant în scopul menționat la litera (b) de la al doilea paragraf.

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 Comisia cu privire la orice schimbare care afectează sau poate afecta eligibilitatea sa pentru o derogare.

(6) În cazul în care Comisia 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 notifică 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 17 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.

Comisia este, de asemenea, împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica partea A din anexa I în scopul stabilirii formulelor de calculare a obiectivelor de derogare menționate la alineatul (4) al doilea paragraf litera (c) din prezentul articol.

▼B

(9) Cererile de derogare, inclusiv informațiile în sprijinul acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (5), revocările efectuate în temeiul alineatului (6), 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 Consiliului ⁽¹⁾.

*Articolul 11***Ecoinovarea****▼M5**

(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 de CO₂ ale unui producător poate fi de cel mult:

- 7 g CO₂/km până în 2024;
- 6 g CO₂/km între 2025 și 2029;
- 4 g CO₂/km din 2030 până în 2034 inclusiv.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin ajustarea în sens descrescător a valorilor plafonului menționat la al treilea paragraf din prezentul alineat, cu efect din 2025, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice, asigurând, în același timp, o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

▼B

(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) din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2). Respectivele dispoziții detaliate se bazează pe criteriile următoare privind tehnologiile inovatoare:

- (a) furnizorul sau producătorul poartă răspunderea pentru reducerea emisiilor de CO₂ ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;
- (b) tehnologiile inovatoare aduc o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO₂;
- (c) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO₂;

⁽¹⁾ 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).

▼B

(d) tehnologiile inovatoare nu trebuie:

- (i) să intre sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile suplimentare complementare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO₂/km menționată la articolul 1 alineatul (3); sau
- (ii) să aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții de drept al Uniunii.

Începând cu 1 ianuarie 2025, criteriul menționat la litera (d) punctul (i) de la primul paragraf 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 trebuie să transmită Comisiei un raport, însoțit de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat. În eventualele 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 combustibil sau 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 combustibil sau energie determinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007.

În plus, Comisia colectează periodic date privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil sau energie în condiții reale de conducere ale autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare care utilizează dispozitive de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie la bord, începând cu autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în 2021.

Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp reprezentativitatea în condiții reale de conducere.

(2) În scopul menționat la alineatul (1), începând cu 1 ianuarie 2021, Comisia se asigură că următorii parametri privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil sau energie în condiții reale de conducere ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare sunt puși la dispoziția sa la intervale regulate, de către producători, autorități naționale sau direct prin transferul de date de la vehicule, după caz:

- (a) numărul de identificare al vehiculului;
- (b) combustibilul și/sau energia electrică consumate;
- (c) distanța totală parcursă;

▼B

(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;

(e) alți parametri necesari pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor prevăzute la alineatul (1).

Comisia prelucrează datele primite în temeiul primului paragraf în vederea creării unor seturi de date anonimizate și agregate, inclusiv pentru fiecare producător, în sensul alineatului (1). Numerele de identificare ale vehiculelor sunt utilizate exclusiv în scopul respectivei prelucrări de date și nu se păstrează mai mult decât este necesar în acest scop.

▼M5

(3) Pentru a preveni creșterea decalajului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere, Comisia evaluează, până la 1 iunie 2023, modul în care pot fi utilizate datele privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale de conducere, colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei⁽¹⁾, pentru a se asigura că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil sau de energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 rămân reprezentative în timp pentru emisiile generate în condiții reale de conducere pentru fiecare producător.

Comisia monitorizează și raportează anual modul în care decalajul menționat la primul paragraf evoluează începând cu 2021 și, de îndată ce sunt disponibile date suficiente și nu mai târziu de 31 decembrie 2026, publică un raport care stabilește o metodologie pentru un mecanism de ajustare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului începând cu 2030 utilizând date obținute în condiții reale de conducere colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 și care evaluează fezabilitatea unui astfel de mecanism.

Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului raportul respectiv, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative de instituire a unui astfel de mecanism.

▼B

(4) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, procedura detaliată privind colectarea și prelucrarea datelor menționată la alineatul (2) din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

*Articolul 13***Verificarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor în circulație**

(1) Producătorii se asigură că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151.

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei din 4 martie 2021 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la emisiile de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010, (UE) nr. 293/2012, (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 ale Comisiei (JO L 77, 5.3.2021, p. 8).

▼B

(2) După intrarea în vigoare a procedurilor menționate la alineatul (4) primul paragraf, autoritățile de omologare de tip verifică, pentru familiile de vehicule pentru care sunt responsabile cu omologarea de tip, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative de vehicule, dacă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151, luând în același timp în considerare, printre altele, datele disponibile privind dispozitivele de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie de la bord.

Autoritățile de omologare de tip verifică, de asemenea, prezența oricăror strategii la bord sau cu privire la vehiculele incluse în eșantion care îmbunătățesc în mod artificial performanța vehiculului în cadrul testelor efectuate în scopul omologării de tip, printre altele prin utilizarea datelor privind dispozitivele de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie de la bord.

(3) În cazul în care, în urma verificărilor efectuate în temeiul alineatului (2), se constată lipsa corespondenței valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil sau prezența unor strategii care îmbunătățesc în mod artificial performanța unui vehicul, autoritatea de omologare de tip responsabilă, pe lângă luarea măsurilor necesare prevăzute în capitolul XI din Regulamentul (UE) 2018/858, asigură corectarea certificatelor de conformitate. ►M5 În cazul în care datele din documentația de omologare de tip nu pot fi corectate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, autoritatea de omologare de tip responsabilă emite o declarație de corecție împreună cu datele corectate și transmite declarația respectivă Comisiei și părților implicate. ◀

(4) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, procedurile privind efectuarea verificărilor menționate la alineatul (2) din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

Comisia este împuternicită, înainte de a adopta actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf din prezentul alineat, să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea principiilor directoare și a criteriilor pentru definirea procedurilor menționate la primul paragraf din prezentul alineat.

Articolul 14

Ajustarea valorilor M_0 și TM_0

(1) Valorile M_0 și TM_0 prevăzute 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 punctul 4 din anexa I se ajustează la masa medie în stare de funcționare a tuturor autoturismelor noi înmatriculate în 2017, 2018 și 2019. Această nouă valoare M_0 se aplică de la 1 ianuarie 2022 și până la 31 decembrie 2024;

▼B

- (b) până la 31 octombrie 2022, valoarea M_0 prevăzută în partea B punctul 4 din anexa I se ajustează la media masei în stare de funcționare a tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în 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 tuturor autoturismelor noi, respectiv vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în 2021;
- (d) până la 31 octombrie 2024 și, ulterior, la fiecare doi ani, valorile TM_0 prevăzute în partea A punctul 6.2 și partea B punctul 6.2 din anexa I se ajustează la media masei de încercare aferentă tuturor autoturismelor noi, respectiv vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în cei doi ani calendaristici precedenți, începând cu 2022 și 2023. Noile valori TM_0 se aplică de la data de 1 ianuarie a anului calendaristic care urmează datei ajustării.

▼M5

- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica anexa I astfel cum se prevede la alineatul (1) din prezentul articol.

*Articolul 14a***Raportul intermediar**

- (1) Până la 31 decembrie 2025 și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero. Raportul monitorizează și evaluează în special necesitatea unor posibile măsuri suplimentare menite să faciliteze o tranziție justă, inclusiv prin mijloace financiare.
- (2) În cadrul raportului, Comisia ia în considerare toți factorii care contribuie la un progres eficient din punctul de vedere al costurilor în direcția neutralității climatice până în 2050, inclusiv:
 - (a) progresele înregistrate în ceea ce privește introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în segmentul vehiculelor utilitare ușoare, precum și măsurile luate la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre și la nivel local pentru a facilita tranziția statelor membre către vehicule utilitare ușoare cu emisii zero;
 - (b) progresele înregistrate în ceea ce privește eficiența energetică și accesibilitatea din punct de vedere financiar a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute;
 - (c) impactul asupra consumatorilor, în special asupra gospodăriilor cu venituri mici și medii, inclusiv asupra prețurilor energiei electrice;
 - (d) analiza pieței vehiculelor second-hand;

▼ M5

- (e) contribuția potențială în ceea ce privește reducerile emisiilor de CO₂ a măsurilor suplimentare menite să reducă vârsta medie și, astfel, emisiile parcului de vehicule ușoare, cum ar fi măsurile de sprijinire a eliminării treptate a vehiculelor mai vechi într-un mod echitabil din punct de vedere social și ecologic;
- (f) impactul asupra ocupării forței de muncă în sectorul autovehiculelor, în special asupra microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), și eficacitatea măsurilor de sprijinire a recalificării și perfecționării forței de muncă;
- (g) eficacitatea măsurilor financiare existente și necesitatea unor acțiuni suplimentare, inclusiv a unor măsuri financiare adecvate, la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre sau la nivel local, pentru a asigura o tranziție justă și pentru a atenua orice impact socio-economic negativ, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate;
- (h) progresele înregistrate în ceea ce privește dialogul social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero;
- (i) progresele înregistrate în ceea ce privește instalarea infrastructurii publice și private de reîncărcare și realimentare, inclusiv progresele înregistrate în temeiul unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului și al unei reformări a Directivei 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾;
- (j) contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili, inclusiv a combustibililor sintetici, la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei;
- (k) emisiile generate pe durata ciclului de viață de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi introduse pe piață, astfel cum au fost raportate în conformitate cu articolul 7a;
- (l) impactul prezentului regulament asupra realizării obiectivelor statelor membre în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 și al unei reformări a Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).

⁽²⁾ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).

▼M5

(3) La data transmiterii primul raport privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1), Comisia, în cooperare cu statele membre și cu toate părțile interesate relevante, transmite Parlamentului European și Consiliului un raport care cuprinde o analiză pentru a identifica orice deficit de finanțare în ceea ce privește asigurarea unei tranziții juste în lanțul de aprovizionare al autovehiculelor, acordând o atenție deosebită IMM-urilor și regiunilor celor mai afectate de tranziție. Raportul respectiv este însoțit, după caz, de propuneri de măsuri financiare adecvate pentru a răspunde nevoilor identificate.

▼B*Articolul 15***Reexaminarea și raportarea****▼M5**

(1) În 2026, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament, pe baza raportării bienale, și transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării. Comisia evaluează în special progresele înregistrate în temeiul prezentului regulament în direcția atingerii obiectivelor de reducere prevăzute la articolul 1 alineatul (5a), ținând seama de evoluțiile tehnologice, inclusiv în ceea ce privește tehnologiile de reîncărcare pentru vehiculele hibride, și de importanța unei tranziții viabile din punct de vedere economic și echitabile din punct de vedere social către mobilitate cu emisii zero. Pe baza respectivei evaluări, Comisia evaluează necesitatea de a revizui obiectivele prevăzute la articolul 1 alineatul (5a). Comisia evaluează, de asemenea, impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere de modificare a prezentului regulament.

(6) Până la 31 decembrie 2024, Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE ținând seama de necesitatea de a oferi consumatorilor informații exacte, solide și comparabile privind consumul de combustibil și de energie, emisiile de CO₂ și emisiile de poluanți atmosferici ale autoturismelor noi care sunt introduse pe piață, inclusiv în condiții reale de conducere, precum și de a evalua opțiunile de introducere a unei etichete privind economia de combustibil și emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi.

Revizuirea este însoțită, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

▼B

(7) 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 16 alineatul (2) din prezentul regulament.

▼B

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin adaptarea formulelor prevăzute în anexa I, utilizând metodologia adoptată în temeiul alineatului (7) 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.

▼M5

(9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica formulele prevăzute în partea B din anexa I, în cazul în care astfel de modificări sunt necesare pentru a ține seama de procedura pentru vehiculele din categoria N₁ construite în mai multe etape prevăzută în partea A din anexa III.

▼B*Articolul 16***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru schimbări climatice menționat la articolul 44 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(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.

*Articolul 17***Exercitarea delegării de competențe**

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la ►**M5** articolul 7 alineatul (8), la articolul 7a alineatul (2), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatele (8) și (9) ◀ se conferă Comisiei pentru o perioadă de șase ani, începând cu 15 mai 2019. Comisia întocmește 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 cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanta uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

▼B

(3) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la ►**M5** articolul 7 alineatul (8), la articolul 7a alineatul (2), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatele (8) și (9) ◀. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. 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 valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

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

(6) Un act delegat adoptat în temeiul ►**M5** articolului 7 alineatul (8), articolului 7a alineatul (2), articolului 10 alineatul (8), articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, articolului 13 alineatul (4), articolului 14 alineatul (2) și articolului 15 alineatele (8) și (9) ◀ 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 18***Abrogarea**

Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 se abrogă 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***Intrarea în vigoare**

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

Se aplică de la 1 ianuarie 2020.

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

▼B*ANEXA I*

PARTEA A

OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE PENTRU AUTOTURISME

1. Pentru anul calendaristic 2020, la efectuarea calculelor de la acest punct și de la punctul 2, emisiile specifice de CO₂ pentru fiecare autoturism nou 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 calculată conform punctului 1 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:

$$\text{Obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{obiectiv2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

unde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ reprezintă media emisiilor specifice de CO₂ în 2020, determinată în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 și calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță din prezentul regulament, fără a include reducerile emisiilor de CO₂ care rezultă din aplicarea articolelor 5 și 11 din prezentul regulament;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ reprezintă media emisiilor specifice de CO₂ în 2020, determinată în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 și calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță din prezentul regulament, fără a include reducerile emisiilor de CO₂ care rezultă din aplicarea articolelor 5 și 11 din prezentul regulament;

$\text{NEDC}_{\text{obiectiv2020}}$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2020 calculate în conformitate cu punctele 1 și 2.

▼M3

- 3a. Pentru un producător al cărui $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ sau $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ este zero, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice este $\text{NEDC}_{\text{obiectiv2020}}$, astfel cum este definit la punctul 3.
- 3b. Pentru un producător care introduce pentru prima dată autoturisme pe piața Uniunii în oricare dintre anii calendaristici din perioada 2021-2024, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice este media obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate pentru toți producătorii în conformitate cu punctul 3, ponderată în funcție de numărul de autoturisme noi înmatriculate pentru respectivii producători în Uniune în 2020.

▼ M3

3c. În pofida punctului 3b, în cazul în care în oricare dintre anii calendaristici din perioada 2021-2024, un producător introduce pentru prima dată autoturisme pe piața Uniunii, dar acest producător este rezultatul fuziunii a doi sau mai mulți producători, dintre care cel puțin unul era responsabil pentru autoturismele noi înmatriculate în Uniune în 2020, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice pentru noul producător este unul dintre următoarele:

- (a) în cazul în care doi sau mai mulți dintre producătorii care au fuzionat au fost responsabili pentru autoturismele noi înmatriculate în Uniune în 2020, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice este media obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate pentru producătorii respectivi în conformitate cu punctul 3, ponderată în funcție de numărul de autoturisme noi înmatriculate pentru respectivii producători în Uniune în 2020;
- (b) în cazul în care numai unul dintre producătorii care a fuzionat a fost responsabil pentru autoturismele noi înmatriculate în Uniune în 2020, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice, determinat în conformitate cu punctul 3 pentru producătorul respectiv.

▼ M6

3d. Pentru o grupare constituită în conformitate cu articolul 6, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se determină pe baza valorilor $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ și $NEDC_{obiectiv2020}$ calculate pentru gruparea respectivă ca întreg.

În cazul unei grupări nou-constituite în perioada 2021-2024 sau al modificării componenței unei grupări care a existat în 2020, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se calculează pe baza valorilor $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ și $NEDC_{obiectiv2020}$ pentru noua grupare ca întreg.

▼ B

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

$$\text{Obiectivul privind emisiile specifice} = WLTP_{\text{obiectiv de referință}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

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_o reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a autoturismelor noi ale producătorului înmatriculate în anul-țintă relevant, exprimată în kilograme (kg);

▼ M4

M_0 este 1 379,88 în 2021 și 1 398,50 în 2022, 2023 și 2024;

▼ B

M_{o2020} reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a autoturismelor noi ale producătorului înmatriculate în 2020, exprimată în kilograme (kg);

$M_{0,2020}$ este 1 379,88.

▼ **M3**

5. Obiective de derogare în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) sau (4)

- (a) Pentru un producător căruia i s-a acordat, în conformitate cu articolul 10 alineatul (3), o derogare de la obiectivul său privind emisiile specifice bazat pe NEDC în anul calendaristic 2021 sau, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), o derogare de la obiectivele sale privind emisiile specifice în oricare dintre anii calendaristici din perioada 2021-2024, obiectivul de derogare bazat pe WLTP pentru anii respectivi se calculează după cum urmează:

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

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;

$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$ este obiectivul de derogare acordat de Comisie în temeiul articolului 10 alineatul (3) sau (4), după caz.

- (b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), în cazul în care unui producător i se acordă, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), o derogare de la obiectivele privind emisiile specifice în oricare dintre anii calendaristici din perioada 2021-2024, dar acesta nu a fost responsabil pentru înmatricularea de autoturisme noi în Uniune înainte de 2021, obiectivul de derogare pentru oricare dintre anii calendaristici respectivi se calculează în conformitate cu formula de la litera (a), aplicându-se următoarele definiții:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ este valoarea medie a $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, astfel cum este definit la punctul 3, pentru toți producătorii individuali, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ este valoarea medie a $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, astfel cum este definit la punctul 3, pentru toți producătorii individuali, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;

$\text{NEDC}_{\text{obiectiv de derogare}}$ este obiectivul de derogare calculat în conformitate cu articolul 10 alineatul (4) coroborat cu articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 63/2011.

▼ **M6**

- (c) Pentru un producător căruia i s-a acordat, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), o derogare pentru oricare dintre anii calendaristici din perioada 2025-2028, obiectivul privind emisiile specifice (Obiectivul de derogare₂₀₂₅₋₂₀₂₈) se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{măsurat}}}{\text{WLTP}_{\text{CO}_2}} \cdot \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}} \cdot \text{Obiectiv}_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2025})$$

Pentru un astfel de producător care nu a fost responsabil pentru înmatricularea de autoturisme noi în 2020 sau pentru care valoarea $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, astfel cum este definit la punctul 3, sau $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, astfel cum este definit la punctul 3, este zero, obiectivul privind emisiile specifice (Obiectivul de derogare₂₀₂₅₋₂₀₂₈) se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{măsurat}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{Obiectiv}_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2025})$$

▼ M6

unde:

$WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$	este valoarea medie a $WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$, astfel cum este definit la punctul 6.0, pentru toți producătorii individuali cărora li se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;
$WLTP_{CO_2}$	este valoarea medie a $WLTP_{CO_2}$, astfel cum este definit la punctul 3, pentru toți producătorii individuali cărora li se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;
$NEDC_{CO_2}$	este valoarea medie a $NEDC_{CO_2}$, astfel cum este definit la punctul 3, pentru toți producătorii individuali cărora li se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;
$WLTP_{CO_2, \text{ind}}$	este egal cu $WLTP_{CO_2}$, astfel cum este definit la punctul 3;
$NEDC_{CO_2, \text{ind}}$	este egal cu $NEDC_{CO_2}$, astfel cum este definit la punctul 3;
$\text{factorul de reducere}_{2025}$	este reducerea menționată la articolul 1 alineatul (4) litera (a);
Obiectiv_{2021}	reprezintă o reducere de 45 % față de media emisiilor specifice de CO_2 în 2007 ale producătorului respectiv.

▼ B

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

- 6.0. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE $_{2021}$

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE $_{2021}$ reprezintă media, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2021, a valorilor de referință $_{2021}$ stabilite pentru fiecare producător în parte pentru care un obiectiv privind emisiile specifice se aplică în conformitate cu punctul 4.

Valoarea de referință $_{2021}$ se stabilește, pentru fiecare producător, după cum urmează:

$$\text{Valoarea de referință}_{2021} = WLTP_{CO_2, \text{măsurat}} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, \text{obiectiv parc}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

unde:

$WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$	reprezintă media, pentru fiecare producător, a emisiilor de CO_2 măsurate combinate ale fiecărui autoturism nou înmatriculat în 2020, astfel cum se determină și se raportează în conformitate cu articolul 7a din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153;
$NEDC_{2020, \text{obiectiv parc}}$	este de 95 g/km;
$NEDC_{CO_2}$	este astfel cum este definit la punctul 3;
$M_{0,2021}$	reprezintă media masei în stare de funcționare a autoturismelor noi ale producătorului înmatriculate în 2021, exprimată în kilograme (kg);
$M_{0,2021}$	este masa medie în stare de funcționare exprimată în kilograme (kg) a tuturor autoturismelor noi înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4;
a	este astfel cum este definit la punctul 4.

▼ B

6.1. ► **M5** Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2025 ◀

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 UE_{2025} = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2025})$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2021} este astfel cum este definit la punctul 6.0;

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

6.1.2. ► **M5** Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2030-2034 ◀

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2030})$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2021} este astfel cum este definit la punctul 6.0;

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

▼ M5

6.1.3. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2035

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2035} = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2035})$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2021} este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere₂₀₃₅ este astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (a).

▼ B

6.2. ► **M5** Obiectivele de referință privind emisiile specifice ◀

6.2.1. Obiectivele de referință privind emisiile specifice pentru 2025-2029

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

unde:

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

a_{2025} este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2025}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

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 independentă) și emisiilor specifice de CO₂ (variabilă dependentă) ale fiecărui autoturism nou înmatriculat în 2021;

▼ B

media emisiilor₂₀₂₁ este media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi 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 (kg) a tuturor autoturismelor noi ale producătorului în anul calendaristic relevant;

▼ M7

TM₀ este egală cu 1 609,6 kg în 2025, respectiv cu valoarea în kilograme (kg) determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d) în ceilalți ani calendaristici.

▼ M5

6.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029:

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

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO₂, determinat 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 autoturisme noi calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca ZLEV_{specific} în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{emisiile specifice de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pentru autoturismele noi înmatriculate în state membre cu un procent de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului lor de vehicule de sub 60 % din media Uniunii în anul 2017 și cu mai puțin de 1 000 de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 ⁽¹⁾, ZLEV_{specific} se calculează, până în 2029 inclusiv, cu următoarea formulă:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{emisiile specifice de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

⁽¹⁾ Procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de autoturisme noi ale unui stat membru în 2017 este calculat ca numărul total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în același an.

▼ **M5**

În cazul în care procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autoturisme noi înmatriculate într-un an într-un stat membru între 2025 și 2028 depășește 5 %, statul membru respectiv nu este eligibil pentru aplicarea multiplicatorului de 1,85 în anii următori;

x este de 25 % în perioada 2025-2029.

6.3.2. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} se determină în conformitate cu punctul 6.1.2;

a_{2030} este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

a_{2021} este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$\text{media emisiilor}_{2021}$ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM_0 este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

6.3.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2035} se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

a_{2035} este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2035}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

a_{2021} este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$\text{media emisiilor}_{2021}$ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM_0 este astfel cum este definită la punctul 6.2.1.

▼B

PARTEA B

OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE PENTRU VEHICULELE UTILITARE UȘOARE

1. Pentru anul calendaristic 2020, la efectuarea calculelor de la acest punct și de la punctul 2, emisiile specifice de CO₂ pentru fiecare vehicul utilitar ușor nou se calculează în conformitate cu următoarea formulă:

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

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 calculate conform punctului 1 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:

$$\text{Obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{obiectiv2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

unde:

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

NEDC_{CO₂} 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.

▼M3

- 3a. Pentru un producător al cărui WLTP_{CO₂} sau NEDC_{CO₂} este zero, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice este NEDC_{obiectiv2020}, astfel cum este definit la punctul 3.
- 3b. Pentru un producător care introduce pentru prima dată vehicule utilitare ușoare pe piața Uniunii în oricare dintre anii calendaristici din perioada 2021-2024, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice este media obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate pentru toți producătorii în conformitate cu punctul 3, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate pentru respectivii producători în Uniune în 2020.

▼ M3

3c. În pofida punctului 3b, în cazul în care în oricare dintre anii calendaristici din perioada 2021-2024, un producător introduce pentru prima dată vehicule utilitare ușoare pe piața Uniunii, dar acest producător este rezultatul fuziunii a doi sau mai mulți producători dintre care cel puțin unul era responsabil pentru vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în 2020, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice pentru noul producător este unul dintre următoarele:

- (a) în cazul în care doi sau mai mulți dintre producătorii care au fuzionat au fost responsabili pentru vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în 2020, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice este media obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate pentru producătorii respectivi în conformitate cu punctul 3, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate pentru respectivii producători în Uniune în 2020;
- (b) în cazul în care numai unul dintre producătorii care a fuzionat a fost responsabil pentru vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în 2020, obiectivul de referință din 2021 privind emisiile specifice, determinat în conformitate cu punctul 3 pentru producătorul respectiv.

▼ M6

3d. Pentru o grupare constituită în conformitate cu articolul 6, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se determină pe baza valorilor $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ și $NEDC_{obiectiv2020}$ calculate pentru gruparea respectivă ca întreg.

În cazul unei grupări nou-constituite în perioada 2021-2024 sau al modificării componenței unei grupări care a existat în 2020, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se calculează pe baza valorilor $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ și $NEDC_{obiectiv2020}$ pentru noua grupare ca întreg.

▼ B

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

$$\text{Obiectivul privind emisiile specifice} = WLTP_{\text{obiectiv de referință}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

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 0,096;

▼ M1

M_o reprezintă media masei (M) a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în anul-țintă relevant, exprimată în kilograme (kg);

unde:

— în cazul unui vehicul complet, M este masa în stare de funcționare a vehiculului respectiv;

— în cazul unui vehicul de bază complet, M este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază respectiv;

— în cazul unui vehicul de bază incomplet conectat la un vehicul completat, M este masa de monitorizare (M_{mon}) a vehiculului de bază, determinată în conformitate cu următoarea formulă:

▼ M1

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0;$$

unde:

MRO_{base} = este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază vizat;

B_0 = este definit în partea A punctul 1.2.4 litera (a) din anexa III;

▼ M7

M_0 este egal cu 1 766,4 în 2020, 1 825,23 în 2021, 2022 și 2023 și cu 1 875,07 în 2024;

▼ B

$M_{0,2020}$ reprezintă media masei în stare de funcționare (M) a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului 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:

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

unde:

$WLTP_{CO_2}$ este $WLTP_{CO_2}$ astfel cum este definit la punctul 3;

$NEDC_{CO_2}$ este $NEDC_{CO_2}$ astfel cum este definit la punctul 3;

$NEDC_{\text{obiectiv}2021}$ reprezintă obiectivul de derogare pentru 2021, stabilit de Comisie în temeiul articolului 10.

6. De la 1 ianuarie 2025, obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE și obiectivele privind emisiile specifice de CO_2 pentru un producător se calculează după cum urmează:

- 6.0. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE $_{2021}$

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE $_{2021}$ reprezintă media, ponderată cu numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în 2021, a valorilor de referință $_{2021}$ stabilite pentru fiecare producător în parte pentru care un obiectiv privind emisiile specifice se aplică în conformitate cu punctul 4.

Valoarea de referință $_{2021}$ se stabilește, pentru fiecare producător, după cum urmează:

$$\text{Valoarea de referință}_{2021} = WLTP_{CO_2, \text{măsurat}} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, \text{obiectiv parc}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

unde:

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

$NEDC_{2020, \text{obiectiv parc}}$ este de 147 g/km;

$NEDC_{CO_2}$ este astfel cum este definit la punctul 3;

$M_{0,2021}$ reprezintă media masei în stare de funcționare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în 2021, exprimată în kilograme (kg);

▼B

$M_{0,2021}$ este masa medie în stare de funcționare, exprimată în kilograme (kg), a tuturor vehiculelor comerciale ușoare înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4;

a este astfel cum este definit la punctul 4.

6.1. ►**M5** Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2025 ◀

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 UE_{2025} = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2025})$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2021} este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere $_{2025}$ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (4) litera (b).

6.1.2. ►**M5** Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2030-2034 ◀

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2030})$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2021} este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere $_{2030}$ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (5) litera (b).

▼M5

6.1.3. Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2035

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2035} = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2035})$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2021} este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere $_{2035}$ este astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (b).

▼B

6.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2025

6.2.1. Obiectivele de referință privind emisiile specifice pentru 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 astfel cum se determină în conformitate cu punctul 6.1.1;

▼ B

α	este a_{2025} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d), și a_{2021} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM_0 determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d),
unde:	
a_{2025}	este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2025}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$
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 independentă) și emisiilor specifice de CO_2 (variabilă dependentă) ale fiecărui vehicul utilitar ușor nou înmatriculat în 2021;
media emisiilor ₂₀₂₁	este media emisiilor specifice de CO_2 ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în 2021 ale producătorilor pentru care se calculează un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4;

▼ M6

TM	este media masei de încercare în kilograme (kg) a tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în anul calendaristic relevant. În cazul unui vehicul de bază complet conectat la un vehicul completat, masa de încercare care trebuie luată în considerare este masa de încercare a vehiculului de bază respectiv. În cazul unui vehicul de bază incomplet conectat la un vehicul completat, valoarea masei de încercare care trebuie luată în considerare este valoarea DM_{base} determinată în conformitate cu punctul 1.2.4 litera (a) din partea A din anexa III.
----	---

▼ M7

TM_0	este egală cu 2 163,0 kg în 2025, respectiv cu valoarea în kilograme (kg) determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d) în ceilalți ani calendaristici.
--------	--

▼ M5

6.2.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} se determină în conformitate cu punctul 6.1.2;

α este a_{2030} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 și a_{2021} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM_0 ;

unde:

a_{2030} este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

▼ M5

a_{2021}	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;
media emisiilor ₂₀₂₁	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;
TM	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;
TM ₀	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1.

6.2.3. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

α este $a_{2035,L}$, în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM₀ și $a_{2035,H}$, în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM₀;

unde:

$a_{2035,L}$ este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2035}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2035}}{\text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2025}}$

media emisiilor ₂₀₂₁	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;
TM	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;
TM ₀	este astfel cum este definită la punctul 6.2.1.

6.3. Obiective privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029

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

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO₂, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

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

▼ **M5**

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 utilitare ușoare noi al producătorului calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca $ZLEV_{specific}$ în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{emisiile specifice de CO}_2}{50} \right)$$

x este de 17 % în perioada 2025-2029.

6.3.2. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\theta_{obiective}$ – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀)

unde:

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

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

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ este astfel cum este definit la punctul 6.1.2.

6.3.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\theta_{obiective}$ – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅)

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.3;

$\theta_{obiective}$ este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.3;

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ este astfel cum este definit la punctul 6.1.3.

▼ B*ANEXA II***MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR GENERATE DE
AUTOTURSIMELE NOI****PARTEA A**

**Culegerea datelor privind autoturismele noi și determinarea informațiilor cu
privire la monitorizarea emisiilor de CO₂**

▼ M3

1a. ► **M6** Statele membre înregistrează, pentru fiecare an calendaristic, următoarele date detaliate pentru fiecare autoturism nou înmatriculat ca vehicul M₁ pe teritoriul lor și le transmit Comisiei, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2), în formatul specificat în secțiunea 2A din partea B: ◀

- (1) producătorul;
- (2) numărul de omologare de tip și extensiile aferente;
- (3) tipul, varianta și versiunea;
- (4) marca și denumirea comercială;
- (5) identificatorul familiei de interpolare a vehiculului;
- (6) numărul de identificare al vehiculului;
- (7) categoria de vehicul omologat de tip;
- (8) categoria de vehicul înmatriculat;
- (9) data primei înmatriculări;
- (10) emisiile specifice de CO₂;
- (11) consumul de combustibil;
- (12) masa vehiculului în stare de funcționare;
- (13) masa de încercare;
- (14) tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;
- (15) consumul de energie electrică;
- (16) autonomia electrică;
- (17) codul (codurile) ecoinovației;
- (18) reducerile de emisii de CO₂ rezultate din ecoinovație;

▼ M6**▼ M3**

- (20) cilindreea motorului;
- (21) puterea netă maximă.

▼ M6

▼ M6

2. Datele detaliate menționate la punctul 1a se preiau din certificatul de conformitate al autoturismului respectiv, cu excepția cazului în care se prevede altfel în partea B secțiunea 2A din prezenta anexă.

▼ M3

- 2a. În cazul vehiculelor bicarburant alimentate cu benzină și gaz petrolier lichefiat (GPL) sau cu benzină și gaz natural comprimat (GNC), ale căror certificate de conformitate menționează valori ale emisiilor specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibili, statele membre raportează valoarea pentru GPL sau pentru GNC, după caz.

În cazul vehiculelor multicarburant care utilizează benzină și combustibil pe bază de etanol (E85), statele membre raportează emisiile specifice de CO₂ pentru benzină.

▼ B

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 de tip naționale a vehiculelor 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 ⁽¹⁾	
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 de tip naționale a vehiculelor fabricate în serii mici	

⁽¹⁾ Codurile ISO 3166 alpha-2, cu excepția Greciei și a Regatului Unit, pentru care codurile sunt „EL” și, respectiv, „UK”.

▼ M3

▼ **M3**

SECȚIUNEA 2A

Date de monitorizare detaliate – o înregistrare pentru fiecare vehicul

► M6 Trimitere la punctul 1a din partea A ◀	Date detaliate per vehicul înmatriculat	Sursele datelor
		Certificatul de conformitate [anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei (*)], cu excepția cazului în care se indică altfel
(1)	Numele producătorului (denumirea UE standard ⁽¹⁾)	Denumirea atribuită de Comisie
	Numele producătorului ⁽²⁾	0.5 sau, în cazul în care există mai multe denumiri pentru un producător, denumirea înregistrată la rubrica 0.5.1
(2)	Numărul de omologare de tip și extensiile aferente	0.11
(3)	Tip	0.2
	Variantă	
	Versiune	
(4)	Marca și denumirea comercială	0.1 și 0.2.1
(5)	Identificatorul familiei de interpolare a vehiculului	0.2.3.1
(6)	Numărul de identificare al vehiculului	0.10
(7)	Categoria de vehicul omologat de tip	0.4
(8)	Categoria de vehicul înmatriculat	Certificat de înmatriculare
(9)	Data primei înmatriculări	Certificat de înmatriculare
(10)	Emisiile specifice de CO ₂ (g/km)	49.4 combinate sau, dacă este cazul, ponderate combinate
(11)	Consumul de combustibil (l/100 km sau m ³ /100 km sau kg/100 km)	49.4 combinate sau, dacă este cazul, ponderate combinate
(12)	Masa în stare de funcționare (kg)	13
(13)	Masa de încercare (kg)	47.1.1
▼ M6	Tipul de combustibil	26
	Modul de combinare a combustibililor	26.1 23 (în cazul vehiculelor electrice pe bază de baterii) 23.1 (în cazul vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă);

▼ **M3**

		Sursele datelor Certificatul de conformitate [anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/ 683 al Comisiei (*)], cu excepția cazului în care se indică altfel
► M6 Trimitere la punctul 1a din partea A ◀	Date detaliate per vehicul înmatriculat	
(15)	Consumul de energie electrică (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
(16)	Autonomia electrică (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
(17)	Codul (codurile) ecoinovației	49.3.1
(18)	reducerile rezultate din ecoi- novație (g CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

--	--	--

▼ **M3**

(20)	Cilindreea motorului (cm ³)	25
(21)	Puterea netă maximă (kW)	27.1 și 27.3

▼ **M6**

--	--	--

▼ **M3**

Note:

- (1) Lista publicată de Comisie pe site-ul CIRCABC.
- (2) În cazul omologărilor de tip naționale de serii mici (NSS) sau al omologărilor individuale (IVA), numele producătorului se înscrie în coloana „Numele producătorului”, în timp ce în coloana „Numele producătorului – Denumirea UE standard” se indică una dintre următoarele mențiuni: „AA-NSS” sau „AA-IVA”, după caz.
- (3) În cazul în care un vehicul este echipat cu ecartamente de lățimi diferite, se raportează lățimea maximă a axei.

▼ **M6**

--	--	--

▼ **M3**

- (*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 163, 26.5.2020).

▼ B*ANEXA III***MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR GENERATE DE
VEHICULELE UTILITARE UȘOARE NOI**

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

1. Date detaliate

▼ M3

▼ M6

1.1a. Raportarea de către statele membre cu privire la vehiculele înmatriculate ca vehicule N₁

Statele membre înregistrează, pentru fiecare an calendaristic, următoarele date detaliate pentru fiecare vehicul utilitar ușor nou complet sau completat înmatriculat ca vehicul N₁ pe teritoriul lor și le transmit Comisiei, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2), în formatul specificat în secțiunea 2a din partea C:

(1) producătorul (în cazul vehiculelor completate: producătorul vehiculului de bază);

▼ M3

(2) numărul de omologare de tip și extensiile aferente;

(3) tipul, varianta și versiunea;

(4) marca și, dacă este disponibilă, denumirea comercială;

(5) identificatorul familiei de interpolare a vehiculului;

(6) numărul de identificare al vehiculului;

(7) categoria de vehicul omologat de tip;

▼ M6

(7a) vehicul complet sau completat;

▼ M3

(8) categoria de vehicul înmatriculat;

(9) data primei înmatriculări;

(10) emisiile specifice de CO₂;

(11) consumul de combustibil;

▼ M6

(12) masa în stare de funcționare a vehiculului complet sau completat;

(12a) în cazul vehiculelor completate, masa în stare de funcționare a vehiculului de bază;

▼ M3

(13) masa de încercare;

(14) tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;

(15) consumul de energie electrică;

(16) autonomia electrică;

(17) codul (codurile) ecoinovației;

(18) reducerile de emisii de CO₂ rezultate din ecoinovație;

▼ M6

▼ **M3**

- (20) cilindrul motorului;
- (21) puterea netă maximă;
- (22) masa maximă tehnic admisibilă cu încărcătură

▼ **M6**

▼ **M1**

- 1.2. Vehicule completate înmatriculate ca vehicule N1

▼ **M6**

▼ **M3**

▼ **M6**

▼ **M1**

- 1.2.2. Raportarea de către producători

▼ **M6**

Pentru fiecare vehicul nou completat pentru care statele membre raportează date în conformitate cu punctul 1.1a, producătorul vehiculului de bază raportează Comisiei datele specificate la literale (a) și (b) de la prezentul punct pentru fiecare vehicul de bază cu același număr de identificare a vehiculului ca vehiculul completat. Datele se raportează în termen de trei luni de la data la care producătorul a fost notificat cu privire la datele provizorii în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) al doilea paragraf.

▼ **M1**

- (a) în cazul în care vehiculul completat se bazează pe un vehicul de bază incomplet:
 - (i) numărul de identificare a vehiculului;
 - (ii) ► **M6** identificatorul familiei de interpolare a vehiculului, astfel cum se menționează la punctul 6.2.6 din Regulamentul ONU nr. 154; ◀
 - (iii) emisiile de CO₂ de monitorizare stabilite în conformitate cu punctul 1.2.4;

▼ **M6**

▼ **M1**

- (vi) masa de monitorizare, determinată în conformitate cu punctul 4.1 din partea B a anexei I;

▼ **M6**

- (vii) masa în stare de funcționare a vehiculului de bază incomplet.

▼ M1

(b) în cazul în care vehiculul completat se bazează pe un vehicul de bază complet:

- (i) numărul de identificare a vehiculului;
- (ii) identificatorul familiei de vehicule menționat la litera (a) punctul (ii) de la prezentul alineat;
- (iii) emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului de bază;

▼ M6

(iv) masa în stare de funcționare a vehiculului de bază complet.

▼ M1

1.2.3. Calcularea emisiilor specifice medii de CO₂ și a obiectivului privind emisiile specifice

Comisia utilizează valorile raportate de un producător de vehicule de bază în conformitate cu punctul 1.2.2 pentru a calcula emisiile sale specifice medii de CO₂ și obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic în care este înregistrat vehiculul completat corespunzător, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile menționate la punctul 1.2.5, caz în care se utilizează datele pentru vehiculele completate.

▼ M6

În cazul în care producătorul vehiculului de bază nu raportează datele menționate la punctul 1.2.2, pentru a determina dacă vehiculul intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și pentru calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ și al obiectivului privind emisiile specifice ale producătorului vehiculului de bază în cauză se utilizează emisiile specifice de CO₂ și masa în stare de funcționare raportate de statele membre pentru vehiculul completat corespunzător, în conformitate cu punctul 1.1a.

▼ M1

1.2.4. Calcularea emisiilor de CO₂ de monitorizare în cazul vehiculelor de bază incomplete

▼ M6

Începând cu anul calendaristic 2020, un producător calculează emisiile de CO₂ de monitorizare pentru fiecare dintre vehiculele sale de bază individuale incomplete, în conformitate cu metoda interpolării menționată la punctul 3.2.3.2 sau 3.2.4 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154, utilizând aceeași metodă precum cea aplicată pentru omologarea CE de tip a vehiculului de bază în ceea ce privește emisiile sale, în cazul în care termenii sunt definiți la punctele respective cu următoarele excepții:

(a) Masa vehiculului individual

Termenul „TM_{ind}” menționat la punctul 3.2.3.2.2.1 sau 3.2.4.1.1.1 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154 se înlocuiește cu masa implicită a vehiculului de bază, DM_{base}. În cazul în care DM_{base} este mai mică decât valoarea minimă a masei de încercare a vehiculului (TM_L) din cadrul familiei de interpolare, TM_{ind} este înlocuită cu TM_L. În cazul în care DM_{base} este mai mare decât valoarea maximă a masei de încercare a vehiculului (TM_H) din cadrul familiei de interpolare, TM_{ind} este înlocuită cu TM_H.

DM_{base} se determină în conformitate cu următoarea formulă:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

▼ **M6**

unde:

MRO_{base} este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază, astfel cum este definită la punctul 3.2.5 din Regulamentul ONU nr. 154;

B_0 este masa caroseriei stabilită la o valoare de 1,375 până în anul calendaristic 2022 și la 1,351 pentru anii calendaristici 2023-2034;

$TPMLM$ este masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, astfel cum este definită la punctul 3.2.23 din Regulamentul ONU nr. 154.

(b) Rezistența la rulare a unui vehicul individual

Rezistența la rulare a vehiculului de bază este utilizată în sensul punctului 3.2.3.2.2.2 sau al punctului 3.2.4.1.1.2 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154.

(c) Influența aerodinamică a vehiculului individual

În cazul unui vehicul de bază incomplet care aparține unei familii de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, producătorul trebuie să determine termenul „ $A_{f,ind}$ ” menționat la punctul 3.2.4.1.1.3 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154 conform uneia dintre opțiunile următoare:

- (i) aria suprafeței frontale a vehiculului reprezentativ din familia de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, în m^2 ;
- (ii) valoarea medie dintre valoarea maximă și valoarea minimă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare, în m^2 ;
- (iii) valoarea maximă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare, în cazul în care nu se utilizează metoda interpolării, în m^2 .

În cazul unui vehicul de bază incomplet care nu aparține unei familii de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, termenul „ $f_{2,ind}$ ” menționat la punctul 3.2.3.2.2.4 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154 se stabilește ca fiind egal cu una dintre următoarele valori:

- (i) valoarea medie dintre termenii „ $f_{2,L}$ ” și „ $f_{2,H}$ ” menționați la punctul respectiv;
- (ii) termenul „ $f_{2,H}$ ” menționat la punctul respectiv.

▼ **M1**

1.2.5. Reprezentativitatea valorii emisiilor de CO_2 de monitorizare

Comisia evaluează în fiecare an reprezentativitatea mediei emisiilor de CO_2 de monitorizare raportate de producătorul vehiculului de bază în raport cu media emisiilor specifice de CO_2 ale vehiculelor completate corespunzătoare, înmatriculate în anul calendaristic relevant. Comisia informează producătorul vehiculului de bază cu privire la divergența constatată între aceste valori.

▼ M1

În cazul în care există o abatere de cel puțin 4 % în fiecare din cei doi ani calendaristici succesivi, Comisia utilizează media emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor completate din anul calendaristic următor pentru a calcula emisiile specifice medii de CO₂ ale producătorului vehiculului de bază sau ale grupului de vehicule în anul respectiv.

▼ M6

2. Datele detaliate menționate la punctul 1.1a se preiau din certificatul de conformitate al vehiculului utilitar ușor în cauză, cu excepția cazului în care se prevede altfel în secțiunea 2a din partea C.

▼ M3

- 2a. În cazul vehiculelor bicarburant alimentate cu benzină și gaz petrolier lichefiat (GPL) sau cu benzină și gaz natural comprimat (GNC), ale căror certificate de conformitate menționează valori ale emisiilor specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibili, statele membre raportează valoarea pentru GPL sau pentru GNC, după caz.

În cazul vehiculelor multicarburant care utilizează benzină și combustibil pe bază de etanol (E85), statele membre raportează emisiile specifice de CO₂ pentru benzină.

▼ B

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 de tip naționale a vehiculelor fabricate în serii mici.

▼ M6

▼ B

- 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:

▼ B

Secțiunea 1

Date de monitorizare agregate

Stat membru ⁽¹⁾	
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 de tip naționale a vehiculelor fabricate în serii mici	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării în mai multe etape (dacă este disponibil)	

⁽¹⁾ Codurile ISO 3166 alpha-2, cu excepția Greciei și a Regatului Unit, pentru care codurile sunt „EL” și, respectiv, „UK”.

▼ M3

Secțiunea 2a

Date de monitorizare detaliate – o înregistrare pentru fiecare vehicul

		Sursele datelor
► M6 Trimitere la punctul 1.1a din partea A ◀	Date detaliate per vehicul înmatriculat	Certificatul de conformitate [anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683], cu excepția cazului în care se indică altfel
▼ M6	(1) Numele producătorului (denumirea UE standard) ⁽¹⁾	Denumirea atribuită de Comisie
	Numele producătorului ⁽²⁾	0.5 sau, în cazul vehiculelor supuse omologării de tip în mai multe etape, 0.5.1 (numele producătorului vehiculului de bază);
▼ M3	(2) Numărul de omologare de tip și extensiile aferente	0.11
	(3) Tip	0.2
	Variantă	
	Versiune	
(4)	Marca și denumirea comercială	0.1 și 0.2.1
(5)	Identificatorul familiei de interpolare a vehiculului	0.2.3.1

▼ **M3**

		Sursele datelor
► M6 Trimitere la punctul 1.1a din partea A ◀	Date detaliate per vehicul înmatriculat	Certificatul de conformitate [anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683], cu excepția cazului în care se indică altfel
(6)	Numărul de identificare al vehiculului	0.10
(7)	Categoria de vehicul omologat de tip	0.4

▼ **M6**

(7a)	Vehicul complet sau completat	0.4
------	-------------------------------	-----

▼ **M3**

(8)	Categoria de vehicul înmatriculat	Certificat de înmatriculare
(9)	Data primei înmatriculări	Certificat de înmatriculare
(10)	Emisiile specifice de CO ₂ (g/km)	49.4 combinate sau, dacă este cazul, ponderate combinate
(11)	Consumul de combustibil (l/100 km sau m ³ /100 km sau kg/100 km)	49.4 combinate sau, dacă este cazul, ponderate combinate

▼ **M6**

(12)	Masa în stare de funcționare a vehiculului complet sau completat	13
(12a)	Masa în stare de funcționare a vehiculului de bază (în cazul unui vehicul completat)	(14)

▼ **M3**

(13)	Masa de încercare (vehicule complete și completate) (kg)	47.1.1
------	--	--------

▼ **M6**

(14)	Tipul de combustibil	26
	Modul de combinare a combustibililor	26.1 23 (în cazul vehiculelor electrice pe bază de baterii) 23.1 (în cazul vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă)

▼ **M3**

(15)	Consumul de energie electrică (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
(16)	Autonomia electrică (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2

▼ **M3**

		Sursele datelor
► M6 Trimitere la punctul 1.1a din partea A ◀	Date detaliate per vehicul înmatriculat	Certificatul de conformitate [anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683], cu excepția cazului în care se indică altfel
(17)	Codul (codurile) ecoinovației	49.3.1
(18)	Reducerea rezultatelor din ecoinovație (g CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**▼ **M3**

(20)	Cilindreea motorului (cm ³)	25
(21)	Puterea netă maximă (kW)	27.1 și 27.3

▼ **M6**

(22)	Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (TPMLM)	16.1

▼ **M3**

Note:

- (1) Lista publicată de Comisie pe site-ul CIRCABC.
- (2) În cazul omologărilor de tip naționale de serii mici (NSS) sau al omologărilor individuale (IVA), numele producătorului se înscrie în coloana „Numele producătorului”, în timp ce în coloana „Numele producătorului – Denumirea UE standard” se indică una dintre următoarele mențiuni: „AA-NSS” sau „AA-IVA”, după caz.
- (3) În cazul în care un vehicul este echipat cu ecartamente de lățimi diferite, se raportează lățimea maximă a axei.

▼ **M6**

--	--	--

*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 3, 7.1.2015, p. 1).
Regulamentul delegat (UE) 2017/1502 al Comisiei	(JO L 221, 26.8.2017, p. 4).
Regulamentul delegat (UE) 2018/649 al Comisiei	(JO L 108, 27.4.2018, p. 14).
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 72, 10.3.2012, p. 2).
Regulamentul (UE) nr. 253/2014 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 84, 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 (UE) 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 1 alineatul (5)
—	—	Articolul 1 alineatul (6)
—	—	Articolul 1 alineatul (7)
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 (f)	Articolul 3 alineatul (1) litera (h)	Articolul 3 alineatul (1) litera (h)
Articolul 3 alineatul (1) litera (e)	Articolul 3 alineatul (1) litera (j)	Articolul 3 alineatul (1) litera (i)
Articolul 3 alineatul (1) litera (g)	Articolul 3 alineatul (1) litera (i)	Articolul 3 alineatul (1) litera (j)
—	—	Articolul 3 alineatul (1) literele (k), (l) și (m)
—	Articolul 3 alineatul (1) litera (k)	Articolul 3 alineatul (1) litera (n)
Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 primul paragraf	Articolul 4 primul paragraf	Articolul 4 alineatul (1) teza introductivă și literele (a) și (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)



Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
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 8 alineatul (4) primul 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 7 alineatul (5) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (6)	Articolul 8 alineatul (7)	—
Articolul 8 alineatul (7)	Articolul 8 alineatul (8)	Articolul 7 alineatul (6) primul paragraf
—	—	Articolul 7 alineatul (6) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (8)	—	—
Articolul 8 alineatul (9) primul paragraf	Articolul 8 alineatul (9) primul paragraf	Articolul 7 alineatul (7)
Articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf	Articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf	Articolul 7 alineatul (8)
—	—	Articolul 7(9)
—	—	Articolul 7(10)
—	Articolul 8 alineatul (10)	Articolul 7 alineatul (11)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (1)



Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf teza introductivă	Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf teza introductivă	Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf prima teză
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) primul paragraf a doua teză
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) fraza introductivă	Articolul 10 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 9 alineatul (1) teza introductivă
Articolul 10 alineatul (1) literele (a)-(e)	Articolul 10 alineatul (1) literele (a)-(e)	Articolul 9 alineatul (1) literele (a)-(e)
—	—	Articolul 9 alineatul (1) litera (f)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 9 alineatul (2)
—	—	Articolul 9 alineatul (3)
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) primul paragraf
—	—	Articolul 10 alineatul (3) al doilea paragraf
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 10 alineatul (4) al doilea paragraf litera (c)
Articolul 11 alineatul (4) al treilea și al patrulea paragraf	—	Articolul 10 alineatul (4) al treilea și al patrulea paragraf



Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
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) teza introductivă, literele (a), (b) și (c) și litera (d) prima teză
—	—	Articolul 11 alineatul (2) litera (d) ultima teză
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
—	—	Articolul 13
Articolul 13 alineatul (1)	—	—
—	Articolul 13 alineatul (1)	—
—	—	Articolul 14 – titlu
—	—	Articolul 14 alineatul (1) primul paragraf teza introductivă
Articolul 13 alineatul (2) primul și al doilea paragraf	—	Articolul 14 alineatul (1) litera (a)
—	Articolul 13 alineatul (5)	Articolul 14 alineatul (1) litera (b)
—	—	Articolul 14 alineatul (1) literele (c) și (d)
Articolul 13 alineatul (2) al treilea paragraf	Articolul 13 alineatul (5)	Articolul 14 alineatul (2)
—	—	Articolul 15 alineatul (1)
—	—	Articolul 15 alineatul (2)
—	—	Articolul 15 alineatul (3)



Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
—	Articolul 13 alineatul (2)	—
—	—	Articolul 15 alineatul (4) prima teză
Articolul 13 alineatul (3)	Articolul 13 alineatul (6) primul paragraf	Articolul 15 alineatul (4) a doua teză
—	Articolul 13 alineatul (4)	—
Articolul 13 alineatul (4)	Articolul 13 alineatul (6) al doilea paragraf	—
Articolul 13 alineatul (5)	—	—
Articolul 13 alineatul (6)	Articolul 13 alineatul (3)	—
—	—	Articolul 15 alineatul (5)
—	—	Articolul 15 alineatul (6)
Articolul 13 alineatul (7) primul paragraf	Articolul 13 alineatul (6) al treilea paragraf	Articolul 15 alineatul (7)
Articolul 13 alineatul (7) al doilea paragraf	Articolul 13 alineatul (6) al patrulea paragraf	Articolul 15 alineatul (8)
Articolul 14 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (1)	Articolul 16 alineatul (1)
Articolul 14 alineatul (2)	Articolul 14 alineatul (2)	Articolul 16 alineatul (2)
Articolul 14 alineatul (3)	Articolul 14 alineatul (2a)	Articolul 16 alineatul (3)
Articolul 14a alineatul (1)	Articolul 15 alineatul (3)	Articolul 17 alineatul (1)
Articolul 14a alineatul (2)	Articolul 15 alineatul (1)	Articolul 17 alineatul (2)
Articolul 14a alineatul (3)	Articolul 16	Articolul 17 alineatul (3)
Articolul 14a alineatul (4)	Articolul 15 alineatul (2)	Articolul 17 alineatul (4)
Articolul 14a alineatul (5)	Articolul 17	Articolul 17 alineatul (5)
Articolul 15	—	—
—	—	Articolul 18
Articolul 16	Articolul 18	Articolul 19
Anexa I	—	Anexa I partea A punctele 1-5
—	—	Anexa I partea A punctul 6.
—	Anexa I	Anexa I partea B punctele 1-5
—	—	Anexa I partea B punctul 6.
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