

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)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾ și Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ au fost modificate în mod substanțial de mai multe ori. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea regulamentelor respective.
- (2) Pentru a asigura o tranziție coerentă și eficientă după reformarea și abrogarea Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, prezentul regulament ar trebui să se aplice de la 1 ianuarie 2020. Totuși, este adecvat să se mențină până în 2024, fără modificări, standardele de performanță privind emisiile de CO₂ și modalitățile de îndeplinire a acestora, astfel cum sunt prevăzute în regulamentele respective.
- (3) Acordul de la Paris ⁽⁵⁾ stabilește, printre altele, un obiectiv pe termen lung care corespunde obiectivului de menținere a creșterii temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C comparativ cu nivelurile preindustriale și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale. Cele mai recente descoperiri științifice prezentate de Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) în raportul său special privind consecințele încălzirii globale cu 1,5 °C peste nivelurile preindustriale și direcțiile conexe de evoluție a emisiilor globale de gaze cu efect de seră confirmă, fără echivoc, efectele negative ale schimbărilor climatice. Respectivul raport special concluzionează că este crucial să se reducă emisiile în toate sectoarele pentru a limita încălzirea globală.
- (4) Pentru a contribui la obiectivele Acordului de la Paris, trebuie accelerată trecerea întregului sector al transporturilor la un nivel zero de emisii, ținând cont de Comunicarea Comisiei din 28 noiembrie 2018 intitulată „O planetă curată pentru toți – o viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei”, care expune o viziune a transformărilor economice și societale necesare, asociate tuturor sectoarelor economiei și ale societății, pentru a realiza tranziția către zero emisii nete de gaze cu efect de seră până în 2050. Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează semnificativ sănătății noastre și mediului trebuie, de asemenea, reduse drastic, fără întârziere. Emisiile provenite de la vehiculele convenționale echipate cu motoare cu combustie vor trebui reduse și mai mult după 2020. Vehiculele cu emisii zero și cele cu emisii scăzute vor trebui să fie introduse la scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în 2030. După 2030, vor fi necesare noi reduceri ale emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare.

⁽¹⁾ JO C 227, 28.6.2018, p. 52.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 27 martie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 15 aprilie 2019.

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ produse de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

- (5) Comunicarea Comisiei din 31 mai 2017 intitulată „Europa în mișcare – O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” și cea din 8 noiembrie 2017 intitulată „Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute – O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii” evidențiază faptul că standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare reprezintă o puternică forță motrice pentru inovare și eficiență, vor contribui la consolidarea competitivității industriei autovehiculelor și vor deschide calea pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic.
- (6) Prezentul regulament prevede o cale clară pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 % a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, comparativ cu nivelul din 1990, astfel cum a fost adoptat în concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 și aprobat, în calitate de contribuție preconizată stabilită la nivel național a Uniunii și a statelor membre în temeiul Acordului de la Paris, în cadrul reuniunii Consiliului Mediu din 6 martie 2015.
- (7) Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾ impune statelor membre să îndeplinească obiectivul Uniunii de reducere până în 2030 a emisiilor sale de gaze cu efect de seră cu 30 % față de nivelurile din 2005 în cazul sectoarelor care nu sunt incluse în sistemul Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii stabilit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁷⁾. Transportul rutier are o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare. În plus, emisiile generate de transportul rutier înregistrează o tendință de creștere, depășind în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990. Dacă emisiile generate de transportul rutier vor continua să crească, astfel de creșteri vor neutraliza mai departe reducerile de emisii realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.
- (8) Concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 au evidențiat importanța reducerii și după 2020 a emisiilor de gaze cu efect de seră și a riscurilor legate de dependența de combustibilii fosili în sectorul transporturilor, prin intermediul unei abordări ample și neutre din punct de vedere tehnologic pentru promovarea reducerii emisiilor și a eficienței energetice în sectorul transporturilor, pentru transportul electric și pentru sursele regenerabile de energie în transporturi.
- (9) Pentru a le oferi consumatorilor din Uniune o energie sigură, durabilă, competitivă și accesibilă ca preț, eficiența energetică ce contribuie la moderarea cererii este una dintre cele cinci dimensiuni strâns interconectate, care se consolidează reciproc, prevăzute în Comunicarea Comisiei din 25 februarie 2015 intitulată „O strategie-cadru pentru o uniune energetică rezilientă cu o politică prospectivă în domeniul schimbărilor climatice”. Comunicarea respectivă precizează că, deși toate sectoarele economice trebuie să întreprindă măsuri pentru creșterea eficienței consumului lor de energie, sectorul transporturilor are un imens potențial de creștere a eficienței energetice, care poate fi concretizat și printr-un accent continuu pe înăsprirea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare în orizontul anului 2030.
- (10) O evaluare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, efectuată în 2015, a concluzionat că acestea au fost relevante, în general coerente, și au generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial. Regulamentele au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul Uniunii, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale. Însă efectele pozitive ale acestor regulamente au fost diminuate de discrepanța tot mai mare dintre emisiile de CO₂ măsurate conform noului ciclu de conducere european (NEDC) și emisiile de CO₂ emise de vehicule în condiții reale de conducere.
- (11) Prin urmare, este adecvat să se urmărească atingerea obiectivelor Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 prin stabilirea pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE a unor noi obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare în perioada de până în 2030. La definirea nivelurilor obiectivelor respective s-a ținut seama de eficacitatea acestora în a aduce, până în 2030, o contribuție eficientă din punctul de vedere al costurilor la reducerea emisiilor din sectoarele care fac obiectul Regulamentului (UE) 2018/842, de costurile și economiile rezultate pentru societate și pentru producătorii și utilizatorii de vehicule, de implicațiile lor directe și indirecte asupra ocupării forței de muncă, a competitivității și a inovării, precum și de beneficiile conexe generate în ceea ce privește reducerea poluării atmosferice și securitatea energetică. Având în vedere că cota de piață și, prin urmare, contribuția globală a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme sunt semnificativ mai mari decât cele ale vehiculelor utilitare ușoare, se consideră adecvată o abordare diferențiată între autoturisme și vehiculele utilitare ușoare.

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

⁽⁷⁾ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

- (12) Ar trebui să se asigure o tranziție echitabilă și acceptabilă din punct de vedere social către o mobilitate cu emisii zero. Prin urmare, este important să se țină seama de efectele sociale ale unei astfel de tranziții de-a lungul întregului lanț valoric al sectorului autovehiculelor și să se abordeze proactiv implicațiile pentru ocuparea forței de muncă. Așadar, la nivelul Uniunii, la nivel național și regional, trebuie avute în vedere programe specifice de recalificare, de perfecționare și de redistribuire a lucrătorilor, precum și inițiative în materie de educație și de căutare a unui loc de muncă în comunitățile și regiunile afectate, luate în dialog strâns cu partenerii sociali și cu autoritățile competente. Ca parte a acestei tranziții, ar trebui consolidate atât ocuparea forței de muncă în rândul femeilor, precum și egalitatea de șanse în acest sector.
- (13) O tranziție de succes către o mobilitate cu emisii zero necesită o abordare integrată și un mediu propice pentru a stimula inovarea și pentru a menține poziția de lider tehnologic a Uniunii în acest sector. Aceasta include investiții publice și private în cercetare și inovare, creșterea ofertei de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, instalarea infrastructurilor de reîncărcare și de realimentare, integrarea în sistemele energetice, furnizarea durabilă de materiale, precum și producția, reutilizarea și reciclarea durabilă a bateriilor în Europa. În acest scop, este necesară o acțiune coerentă la nivelul Uniunii, precum și la nivel național, regional și local.
- (14) Ca parte a punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁸⁾, în 2017 a început să se aplice o nouă procedură de testare pentru măsurarea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și de vehiculele utilitare ușoare și a consumului de combustibil al acestora, și anume procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (denumită în continuare „WLTP”), instituită prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ⁽⁹⁾. Această procedură de testare furnizează valori ale emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil mai reprezentative pentru condițiile reale de conducere.

Prin urmare, este adecvat ca noile obiective privind emisiile de CO₂ să se bazeze pe emisiile de CO₂ determinate prin utilizarea procedurii de testare menționate. Având în vedere însă că emisiile de CO₂ bazate pe WLTP vor fi disponibile în scopuri de verificare a îndeplinirii obiectivelor începând cu 2021, este adecvat ca noile standarde de performanță privind emisiile de CO₂ să fie definite ca niveluri ale reducerii stabilite în raport cu obiectivele pentru 2021 calculate pe baza emisiilor de CO₂ măsurate în scopul testării emisiilor WLTP. Pentru a asigura soliditatea și reprezentativitatea valorilor utilizate ca punct de plecare pentru definirea obiectivelor de reducere a emisiilor care urmează să fie aplicate în 2025 și 2030, au fost clarificate condițiile pentru efectuarea măsurărilor respective, ca parte a punerii în aplicare a Regulamentelor de punere în aplicare ale Comisiei (UE) 2017/1152 ⁽¹⁰⁾ și (UE) 2017/1153 ⁽¹¹⁾.

- (15) Este important ca stabilirea cerințelor privind reducerea emisiilor de CO₂ să ofere în continuare producătorilor de vehicule previzibilitatea și siguranța planificării pe întreg teritoriul Uniunii pentru parcurile lor de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi din Uniune.
- (16) Evaluarea Directivei 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹²⁾, realizată de Comisie în 2016, a identificat necesitatea unor clarificări și simplificări suplimentare ale respectivului act legislativ, care ar putea spori relevanța, eficacitatea, eficiența și coerența acestuia. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască directiva respectivă până la 31 decembrie 2020 și, după caz, să prezinte o propunere legislativă relevantă. Pentru a favoriza utilizarea celor mai eficiente vehicule din punct de vedere ecologic și al consumului de combustibil, revizuirea respectivă ar trebui să aibă în vedere, în special, integrarea vehiculelor utilitare ușoare și necesitatea unor cerințe elaborate și armonizate mai bine la nivelul Uniunii privind etichetarea, care să le ofere consumatorilor informații comparabile, fiabile și ușor de utilizat cu privire la avantajele vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv informații privind poluanții atmosferici.

⁽⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

⁽⁹⁾ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare pentru vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 (JO L 175, 7.7.2017, p. 644).

⁽¹¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1014/2010 (JO L 175, 7.7.2017, p. 679).

⁽¹²⁾ Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de combustibil și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi (JO L 12, 18.1.2000, p. 16).

- (17) Ar trebui stabilite, prin urmare, obiective ale reducerii pentru parcurile de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare noi de la nivelul întregii Uniuni pentru 2025 și pentru 2030, ținând seama de perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și de necesitatea ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor în materie de climă și de energie pentru 2030. De asemenea, această abordare pe etape transmite din timp un semnal clar industriei autovehiculelor să nu amâne introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (18) Standardele de performanță privind emisiile de CO₂ stabilite în prezentul regulament se aplică autoturismelor noi și vehiculelor utilitare ușoare noi. În ceea ce privește parcul existent de astfel de vehicule, inclusiv vehiculele de ocazie, se pot lua, de asemenea, măsuri suplimentare vizând reducerea emisiilor, printre altele, la nivel național și la nivelul Uniunii. De exemplu, pot fi luate măsuri menite să încurajeze o rată mai mare de reînnoire a parcului de vehicule, cu scopul de a înlocui cât mai rapid posibil vehiculele mai vechi și mai poluante cu unele mai performante. Accesul la vehicule mai accesibile cu emisii zero și cu emisii scăzute ar putea stimula schimbarea comportamentului consumatorilor și introducerea mai rapidă a tehnologiilor cu emisii scăzute.
- (19) În prezent, Uniunea este unul dintre principalii producători de autovehicule și demonstrează că este lider tehnologic în sectorul mondial al autovehiculelor, însă concurența este tot mai mare, iar acest sector cunoaște schimbări rapide, ca urmare a noilor inovări în materie de grupuri motopropulsoare electrificate și a mobilității cooperative, conectate și automatizate. Pentru a-și menține competitivitatea și accesul la piețe la nivel mondial, Uniunea are nevoie de un cadru de reglementare, inclusiv de un stimulent care să vizeze în mod specific sectorul vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, care va contribui la crearea unei piețe interne vaste și va sprijini dezvoltarea și inovarea tehnologică.
- (20) Ar trebui introdus un mecanism de stimulare specific, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Mecanismul respectiv ar trebui să fie conceput în așa fel încât să promoveze introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute. De asemenea, ar trebui instituită o măsură tranzitorie specifică pentru a permite accesul la vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru consumatorii din statele membre cu un nivel scăzut de pătrundere pe piață a unor astfel de vehicule.
- (21) Stabilirea unei valori de referință corespunzătoare pentru procentul pe care trebuie să îl reprezinte vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de vehicule al UE, care să fie însoțită de un mecanism bine conceput pentru ajustarea obiectivului privind emisiile specifice ale unui producător pe baza procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul său de vehicule, ar trebui să transmită un semnal puternic și credibil pentru dezvoltarea, introducerea și comercializarea unor astfel de vehicule, permițând totodată îmbunătățirea în continuare a eficienței motoarelor cu combustie internă convenționale.
- (22) La stabilirea creditelor pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, este adecvat să se țină seama de diferența dintre vehicule în materie de emisii de CO₂. În ceea ce privește autoturismele, ar trebui să fie recunoscut rolul jucat de vehiculele cu emisii scăzute, în special de vehiculele hibride reîncărcabile, în tranziția către vehicule cu emisii zero. Mecanismul de ajustare ar trebui să asigure faptul că unui producător care depășește valoarea de referință i se alocă un obiectiv privind emisiile specifice mai mare. Pentru a asigura o abordare echilibrată, ar trebui stabilite limite ale nivelului de ajustare posibil în cadrul acestui mecanism. Se vor oferi astfel stimulente care vor promova introducerea timpurie a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și vor aduce beneficii importante pentru consumatori, pentru competitivitate și pentru mediu.
- (23) Cadru legislativ de punere în aplicare a obiectivului privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE ar trebui să asigure obiective de reducere a emisiilor, neutre din punct de vedere concurențial, echitabile din punct de vedere social și durabile, care să țină cont de diversitatea producătorilor europeni de autoturisme și să evite orice denaturare nejustificată a concurenței dintre aceștia.
- (24) Pentru a menține diversitatea pieței de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare și capacitatea acestora de a satisface diverse cerințe ale consumatorilor, obiectivele privind emisiile specifice ar trebui definite în funcție de utilitatea vehiculelor, pe bază liniară. Menținerea masei ca parametru de utilitate este considerată coerentă cu regimul existent. Pentru a reflecta mai bine masa vehiculelor utilizate în trafic, începând cu 2025, parametrul ar trebui modificat, de la masa vehiculului în stare de funcționare la masa de încercare a vehiculului, astfel cum este specificată în WLTP.
- (25) Ar trebui să se evite modificarea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE ca urmare a schimbărilor survenite în ceea ce privește masa medie a parcului de vehicule. Așadar, modificările survenite în ceea ce privește masa medie ar trebui să fie reflectate, fără întârziere, în calculul obiectivului privind emisiile specifice, iar ajustările valorii masei medii utilizate în acest scop ar trebui să fie efectuate o dată la doi ani, începând cu 2025.
- (26) Pentru a repartiza efortul de reducere a emisiilor într-un mod neutru și echitabil din punct de vedere al concurenței, care să reflecte diversitatea pieței autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare, și având în vedere trecerea în 2021 la obiective privind emisiile specifice bazate pe WLTP, este adecvat să se stabilească panta curbei valorilor-limită pe baza emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor noi înmatriculate în anul respectiv și să

se ia în considerare modificarea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE între 2021, 2025 și 2030, în vederea asigurării faptului că efortul de reducere al emisiilor este același pentru toți producătorii. În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, producătorilor de camionete mai ușoare, derivate din autoturisme, ar trebui să li se aplice aceeași abordare ca în cazul producătorilor de autoturisme, în timp ce pentru producătorii de vehicule care se încadrează în segmente mai grele ar trebui să se stabilească o pantă mai înaltă și fixă pentru întreaga perioadă a obiectivului.

- (27) Prezentul regulament urmărește să își atingă obiectivele, printre altele, prin crearea de stimulente pentru industria autovehiculelor, în sensul realizării de investiții în tehnologii noi. Prezentul regulament promovează activ ecoinovarea și instituie un mecanism care ar trebui să fie în măsură să țină seama de viitoarele evoluții ale tehnologiei. Experiența arată că ecoinovarea a contribuit cu succes la eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 și la reducerea emisiilor de CO₂ generate în condiții reale de conducere. Prin urmare, această modalitate ar trebui menținută, iar domeniul său de aplicare ar trebui extins pentru a se stimula efectuarea de îmbunătățiri ale eficienței în ceea ce privește sistemele de climatizare.
- (28) Cu toate acestea, ar trebui să se asigure un echilibru între stimulentele acordate pentru ecoinovări și cele oferite pentru tehnologiile al căror efect de reducere a emisiilor este demonstrat prin procedura de testare oficială. În consecință, este adecvat să se mențină un plafon al reducerilor de emisii rezultate din ecoinovare pe care producătorii le pot lua în considerare în scopul îndeplinirii obiectivului. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a revizui nivelul plafonului respectiv, în special pentru a lua în considerare efectele modificării procedurii de testare oficiale. Este adecvat, de asemenea, să se clarifice modul în care ar trebui calculate reducerile pentru verificarea respectării obiectivului.
- (29) Este important să se utilizeze componente ușoare durabile pentru a reduce consumul de energie și emisiile de CO₂ ale noilor vehicule. Dezvoltarea și aplicarea lor viitoare ar trebui să sprijine tranziția către o mobilitate cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (30) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹³⁾ a instituit un cadru armonizat care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care intră sub incidența sa. Entitatea responsabilă cu asigurarea respectării prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu entitatea responsabilă pentru toate aspectele procesului de omologare de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției.
- (31) În ceea ce privește omologarea de tip, vehiculelor cu destinație specială, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, li se aplică o serie de cerințe specifice și, prin urmare, acestea ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.
- (32) În ipoteza în care vehiculele comerciale ușoare cu emisii zero având o masă de referință mai mare de 2 610 kg sau 2 840 kg, după caz, nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament numai din cauza masei sistemului de stocare a energiei, este indicat să se permită includerea vehiculelor respective în domeniul de aplicare.
- (33) Nu este recomandabil să se recurgă la aceeași metodă pentru stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor pentru marii producători și pentru producătorii cu volum mic de producție considerați drept independenți pe baza criteriilor stabilite în prezentul regulament. Respectivii producători cu volum mic de producție ar trebui să aibă posibilitatea de solicita să li se aloce obiective diferite de reducere a emisiilor, care să fie raportate la potențialul tehnologic al vehiculelor unui anumit producător de a-și reduce emisiile specifice de CO₂ și să fie coerente cu caracteristicile segmentelor pieței în cauză.
- (34) Având în vedere impactul disproporționat pe care l-ar avea asupra micilor producători obligația de a respecta obiectivele privind emisiile specifice, definite în funcție de utilitatea vehiculului, sarcina administrativă considerabilă pe care o creează procedura de derogare și beneficiile marginale generate în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor vândute de producătorii respectivi, producătorii care sunt responsabili pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi și vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate anual în Uniune ar trebui excluși din domeniul de aplicare al obiectivului privind emisiile specifice și de la prima pentru emisiile suplimentare. Cu toate acestea, atunci când un producător care intră în domeniul de aplicare al unei astfel de exceptări solicită și i se acordă o derogare, este adecvat ca unui astfel de producător să i se impună obligația de a respecta obiectivul aferent derogării.
- (35) Procedura de acordare a derogărilor de la îndeplinirea obiectivului privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE de 95 g CO₂/km pentru producătorii de nișă de autoturisme asigură faptul că efortul de reducere a emisiilor cerut respectivilor producători de nișă de autoturisme este în concordanță cu cel al marilor producători în ceea ce privește obiectivul respectiv. Este oportun ca respectivilor producători de nișă să li se acorde în continuare posibilitatea de a beneficia de o derogare și de la obiectivele aplicabile din 2025 până în 2028.

⁽¹³⁾ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

- (36) La stabilirea mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune care se află în responsabilitatea producătorilor, ar trebui să se ia în considerare toate autoturismele și vehiculele utilitare ușoare, indiferent de masa acestora sau de alte caracteristici, după caz. Cu toate că Regulamentul (CE) nr. 715/2007 nu se aplică autoturismelor și nici vehiculelor utilitare ușoare cu o masă de referință care depășește 2 610 kg și a căror omologare de tip nu este extinsă în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din regulamentul respectiv, emisiile pentru aceste vehicule ar trebui măsurate pe baza unor proceduri de măsurare identice cu cele stabilite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, în special procedurile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ⁽¹⁴⁾ și în Regulamentul (UE) 2017/1151, și procedurile de corelare adoptate pe baza Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, în special Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153. Valorile emisiilor de CO₂ care rezultă ar trebui menționate în certificatul de conformitate al vehiculului pentru a putea fi incluse în sistemul de monitorizare.
- (37) Emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare completate ar trebui alocate producătorului vehiculului de bază.
- (38) Ar trebui luată în considerare situația specifică a producătorilor de vehicule utilitare ușoare care fabrică vehicule incomplete ce sunt omologate de tip în mai multe etape. Întrucât producătorii respectivi sunt responsabili de îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂, aceștia ar trebui să aibă posibilitatea să prevadă, cu un grad rezonabil de certitudine, nivelul de emisii de CO₂ ale vehiculelor completate. Comisia ar trebui să asigure faptul că aceste necesități sunt reflectate în mod adecvat în măsurile de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007.
- (39) Pentru a beneficia de flexibilitate în scopul îndeplinirii obiectivelor din prezentul regulament, producătorii pot conveni să formeze o grupare constituită pe o bază deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Un acord de constituire a unei grupări nu poate depăși cinci ani, dar ar trebui să poată fi reînnoit. Atunci când producătorii formează o grupare, se consideră că ei și-au îndeplinit obiectivele din prezentul regulament, cu condiția ca media emisiilor pentru gruparea ca întreg să nu depășească obiectivul privind emisiile specifice pentru gruparea respectivă.
- (40) Posibilitatea ca producătorii să formeze grupări s-a dovedit a fi o modalitate eficientă din punctul de vedere al costurilor de îndeplinire a obiectivelor privind emisiile de CO₂, facilitând în special îndeplinirea obiectivelor de către producătorii care produc o gamă limitată de vehicule. Pentru a îmbunătăți neutralitatea concurențială, Comisia ar trebui să aibă competența să clarifice condițiile în care producătorii independenți pot constitui o grupare pentru a se putea afla într-o poziție echivalentă cu cea a întreprinderilor asociate.
- (41) Este necesar un mecanism solid de conformitate pentru a se asigura îndeplinirea obiectivelor din prezentul regulament.
- (42) Pentru realizarea reducerilor de emisii de CO₂ prevăzute în prezentul regulament, este esențial, de asemenea, ca emisiile vehiculelor în uz să respecte valorile emisiilor de CO₂ stabilite la omologarea de tip. Prin urmare ar trebui ca, la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, Comisia să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistemică constatată de către autoritățile de omologare de tip cu privire la emisiile de CO₂ ale vehiculelor în uz.
- (43) Comisia ar trebui să aibă competența de a elabora și de a pune în aplicare o procedură de verificare a corespondenței dintre emisiile de CO₂ ale vehiculelor în circulație, stabilite în conformitate cu WLTP, și valorile emisiilor de CO₂ înregistrate în certificatele de conformitate. În elaborarea procedurii respective, trebuie acordată o atenție deosebită identificării metodelor, inclusiv utilizării datelor provenind de la dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie, pentru a detecta strategiile care permit îmbunătățirea artificială a performanței vehiculelor privind emisiile de CO₂ în cadrul procedurii de testare pentru omologarea de tip. În timpul acestor verificări, atunci când se identifică deviații sau strategii care îmbunătățesc artificial performanța unui vehicul în ceea ce privește emisiile de CO₂, trebuie să se considere că există motive suficiente pentru a suspecta prezența unui risc grav de nerespectare a cerințelor enunțate în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁵⁾ și Regulamentul (CE) nr. 715/2007, iar statele membre, pe această bază, ar trebui să ia măsurile necesare în temeiul capitolului XI din Regulamentul (UE) 2018/858.
- (44) Emisiile specifice de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi sunt măsurate de o manieră armonizată în Uniune în conformitate cu WLTP. Pentru a reduce la minim costurile administrative ale

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

⁽¹⁵⁾ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

prezentului regulament, respectarea acestuia ar trebui să se verifice prin trimitere la datele privind înmatriculările de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi în Uniune strânsă de statele membre și raportate Comisiei. Pentru a asigura coerența datelor utilizate la evaluarea conformității, normele privind culegerea și raportarea acestor date ar trebui armonizate în măsura posibilului. Prin urmare, ar trebui să se precizeze în mod clar faptul că autoritățile competente au responsabilitatea de a furniza date corecte și complete și că este necesară o cooperare eficientă între aceste autorități și Comisie în privința abordării chestiunilor legate de calitatea datelor.

- (45) Respectarea de către producători a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie evaluată la nivelul Uniunii. Producătorii a căror medie a emisiilor specifice de CO₂ depășește nivelul stabilit de prezentul regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venit la bugetul general al Uniunii. În cadrul revizuirii sale din 2023, Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a aloca sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant care urmărește să asigure o tranziție justă către o mobilitate cu emisii zero și să sprijine recalificarea, perfecționarea și alte tipuri de formare a competențelor lucrătorilor din sectorul autovehiculelor.
- (46) Având în vedere scopul și procedurile instituite prin prezentul regulament, orice măsură națională pe care statele membre ar putea-o menține sau introduce în conformitate cu articolul 193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) nu ar trebui să impună sancțiuni suplimentare sau mai stricte producătorilor care nu îndeplinesc obiectivele ce le revin în temeiul prezentului regulament.
- (47) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării depline a normelor Uniunii în materie de concurență.
- (48) Eficacitatea reală a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de reprezentativitatea în condiții reale de conducere a procedurii de testare oficiale. În conformitate cu avizul științific 1/2016 al Mecanismului de consiliere științifică (MCS) intitulat „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator” și cu Recomandarea Parlamentului European din 4 aprilie 2017 adresată Consiliului și Comisiei, elaborată în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor ⁽¹⁶⁾, ar trebui instituit un mecanism care să evalueze reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie ale vehiculului, determinate în conformitate cu WLTP. Cel mai fiabil mod de a asigura reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor de omologare de tip constă în utilizarea datelor provenite de la dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie. Prin urmare, Comisia ar trebui să aibă competența de a elabora procedurile necesare pentru colectarea și prelucrarea datelor privind consumul de combustibil și de energie de care este nevoie pentru a efectua aceste evaluări și de a asigura disponibilitatea publică a acestor date, garantând, în același timp, protecția datelor cu caracter personal. În plus, pentru a se asigura disponibilitatea datelor privind consumul de combustibil și de energie furnizate de vehiculele electrice pe bază de baterii și de vehiculele cu sisteme de propulsie care utilizează combustibili gazoși, inclusiv hidrogen, este oportun să se desfășoare, fără întârziere, lucrări de standardizare a dispozitivelor de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie pentru aceste vehicule, în cadrul punerii în aplicare a Regulamentului (UE) 2017/1151.
- (49) De asemenea, Comisia ar trebui să evalueze modul în care datele despre consumul de combustibil și de energie pot contribui la a garanta că emisiile de CO₂ ale unui vehicul stabilite în conformitate cu WLTP rămân reprezentative pentru emisiile generate în condiții reale de conducere în timp, mai precis, modul în care astfel de date pot fi utilizate pentru a monitoriza decalajul dintre emisiile de CO₂ în laborator și cele generate în condiții reale de conducere și, după caz, pentru a evita ca acest decalaj să se mărească.
- (50) Este important să se evalueze emisiile generate de-a lungul întregului ciclu de viață al autoturismelor și al vehiculelor ușoare la nivelul Uniunii. În acest scop, Comisia ar trebui să evalueze, până cel târziu în 2023, posibilitatea de a elabora o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate de-a lungul întregului ciclu de viață de astfel de vehicule introduse pe piața Uniunii. Comisia ar trebui să adopte măsuri de urmărire, inclusiv, dacă este cazul, propuneri legislative.
- (51) În 2024 vor fi examinate progresele realizate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 și al Directivei 2003/87/CE. Prin urmare, este adecvat ca eficacitatea prezentului regulament să se evalueze în mod cuprinzător în 2023, pentru a permite o analiză coordonată și coerentă a măsurilor puse în aplicare în temeiul tuturor instrumentelor respective. În această evaluare din 2023, Comisia ar trebui, de asemenea, să identifice o cale clară pentru noi reduceri ale emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare după 2030, pentru a contribui în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivului pe termen lung al Acordului de la Paris. După caz, raportul privind această evaluare trebuie să fie însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.

⁽¹⁶⁾ JO C 298, 23.8.2018, p. 140.

- (52) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în legătură cu specificarea unor condiții detaliate pentru acordurile de grupare, adoptarea de norme detaliate privind procedurile de monitorizare și raportare a datelor privind emisiile medii și privind aplicarea anexelor II și III, adoptarea de norme detaliate privind procedurile de raportare a abaterilor constatate, în urma verificărilor, în emisiile de CO₂ ale vehiculelor aflate în circulație și luarea în considerare a acestora la calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, stabilirea mijloacelor de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare, publicarea performanței producătorilor, adoptarea de dispoziții detaliate privind o procedură de aprobare a tehnologiilor inovatoare sau a pachetelor tehnologice inovatoare, adoptarea unei proceduri detaliate pentru colectarea și prelucrarea parametrilor privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil sau energie în condiții reale de conducere ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare, stabilirea procedurilor privind efectuarea verificărilor (i) pentru a stabili 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, și (ii) privind 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 și stabilirea parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta orice modificare în procedura reglementară de testare pentru măsurarea emisiilor specifice de CO₂. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁷⁾.
- (53) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elementele neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei referitor la modificarea cerințelor în materie de date și parametrii datelor prevăzute în anexele II și III din prezentul regulament, stabilirea de norme în ceea ce privește interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogări pentru anumiți producători, conținutul cererilor de derogare, precum și conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂, modificarea părții A din anexa I la prezentul regulament în scopul stabilirii formulelor de calculare a obiectivelor de derogare pentru producătorii de nișă, ajustarea plafonului pentru contribuțiile totale ale tehnologiilor inovatoare la reducerea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător începând cu 2025, stabilirea principiilor directoare și a criteriilor pentru definirea procedurilor pentru efectuarea verificărilor, stabilirea măsurilor pentru ajustarea valorii M₀ și a valorii TM₀ și adaptarea formulelor pentru calcularea obiectivelor privind emisiile specifice cu scopul de a reflecta modificarea în procedura reglementară de testare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ⁽¹⁸⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (54) Regulamentele (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ar trebui abrogate de la 1 ianuarie 2020.
- (55) Întrucât obiectivele prezentului regulament, respectiv stabilirea de cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele lor, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta din urmă poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

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.

⁽¹⁷⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽¹⁸⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(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 37,5 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.2 din anexa I;
- (b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 31 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.

(6) De la 1 ianuarie 2025, se aplică o valoare de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute egală cu o cotă de 15 % din flotele respective ale autoturismelor noi și ale vehiculelor utilitare ușoare noi în conformitate cu partea A punctul 6.3 din anexa I și cu partea B punctul 6.3 din anexa I.

(7) De la 1 ianuarie 2030, se aplică următoarele valori de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, în conformitate cu anexa I partea A punctul 6.3 și, respectiv, anexa I partea B punctul 6.3:

- (a) o valoare de referință egală cu o cotă de 35 % din flota de autoturisme noi; și
- (b) o valoare de referință egală cu o cotă de 30 % din flota de vehicule utilitare ușoare noi.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din:

- (a) categoria M₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE (denumite în continuare „autoturisme”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „autoturisme noi”);
- (b) categoria N₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă proprie care nu depășește 2 610 kg, și vehiculelor din categoria N₁ la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”). 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 Directivei 2007/46/CE 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.

(2) Nu se ia în considerare o înmatriculare anterioară în afara Uniunii care a avut loc cu mai puțin de trei luni înaintea înmatriculării în Uniune.

(3) Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la punctul 5 din partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE.

(4) Articolul 4, articolul 7 alineatul (4) literele (b) și (c), articolul 8 și articolul 9 alineatul (1) literele (a) și (c) nu se aplică în cazul unui producător care, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, este responsabil pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi sau pentru mai puțin de 1 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent, cu excepția cazului în care respectivul producător solicită și i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 10.

Articolul 3

Definiții

- (1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (a) „media emisiilor specifice de CO₂” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi sau ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi pe care le produce acesta;
 - (b) „certificat de conformitate” înseamnă certificatul de conformitate menționat la articolul 18 din Directiva 2007/46/CE;
 - (c) „vehicul completat” înseamnă un vehicul utilitar ușor pentru care se acordă omologarea de tip în urma finalizării unui proces de omologare de tip în mai multe etape, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE;
 - (d) „vehicul complet” înseamnă orice vehicul utilitar ușor care nu trebuie să fie completat pentru a satisface cerințele tehnice aplicabile cuprinse în Directiva 2007/46/CE;
 - (e) „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilitar ușor utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;
 - (f) „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;
 - (g) „masă în stare de funcționare” sau „M” înseamnă masa autoturismului sau a vehiculului utilitar ușor carosat în stare de funcționare, indicată în certificatul de conformitate și definită la punctul 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
 - (h) „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ ale unui autoturism sau ale unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu regulamentele sale de punere în aplicare și specificate în certificatul de conformitate al vehiculului ca emisii masice (combinate) de CO₂. În cazul autoturismelor sau al vehiculelor utilitare ușoare care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007, „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ măsurate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, în special în conformitate cu procedurile de măsurare prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 692/2008, până la 31 decembrie 2020, și, de la 1 ianuarie 2021, de Regulamentul (UE) 2017/1151, sau în conformitate cu procedurile adoptate de Comisie în vederea stabilirii emisiilor de CO₂ ale vehiculelor de acest tip;
 - (i) „amprenta la sol” înseamnă ecartamentul mediu înmulțit cu ampatamentul, astfel cum sunt indicate în certificatul de conformitate și definite la punctele 2.1 și 2.3 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
 - (j) „obiectiv privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, obiectivul anual determinat în conformitate cu anexa I sau, în cazul în care producătorului i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 10, obiectivul privind emisiile specifice determinat în temeiul respectivei derogări;
 - (k) „obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE” înseamnă media emisiilor de CO₂ ale tuturor autoturismelor noi sau ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi care trebuie atinsă într-o perioadă dată;
 - (l) „masă de încercare” sau „TM” înseamnă masa de încercare a unui autoturism sau a unui vehicul utilitar ușor, astfel cum este indicată în certificatul de conformitate și astfel cum este definită la punctul 3.2.25 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;
 - (m) „vehicul cu emisii zero și cu emisii scăzute” înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor cu emisii la țeava de evacuare cuprinse între 0 și 50 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151;
 - (n) „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă diferența dintre masa maximă tehnic admisibilă în temeiul anexei II la Directiva 2007/46/CE și masa vehiculului.
- (2) În sensul prezentului regulament, „grup de producători asociați” înseamnă un producător și întreprinderile asociate acestuia. În legătură cu un producător, „întreprinderi asociate” înseamnă:
- (a) întreprinderi în care producătorul deține, direct sau indirect:
 - (i) prerogativa de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot; sau

- (ii) prerogativa de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de supraveghere, ai consiliului de administrație sau ai organismelor care asigură reprezentarea legală a întreprinderii respective; sau
- (iii) dreptul de a gestiona activitatea întreprinderii respective;
- (b) întreprinderi care dețin asupra producătorului, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele 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) 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 cărui i se acordă o derogare în temeiul articolului 10, obiectivele privind emisiile specifice determinate în conformitate cu respectiva derogare.
- (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.
- (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).
- (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 CO_2 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.

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.

(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).

(10) Comisia evaluează, până cel târziu în 2023, posibilitatea de a elabora o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă de date a emisiilor de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturismele și de vehiculele ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului evaluarea respectivă, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative.

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

Articolul 8

Prima pentru emisiile suplimentare

(1) Pentru fiecare an calendaristic, Comisia impune plata unei prime pentru emisiile suplimentare producătorilor sau administratorilor de grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor în cauză depășește obiectivul acestora privind emisiile specifice.

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

(emisiile suplimentare × 95 EUR) × numărul de vehicule nou-înmatriculate.

În sensul prezentului articol se aplică următoarele definiții:

— „emisiile 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).

(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:

- (a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați; sau
- (b) face parte dintr-un grup de producători asociați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de 10 000 de autoturisme noi sau 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune pe an calendaristic; sau
- (c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar operează cu ajutorul propriilor instalații de producție și al propriului centru de proiectare.

(2) O derogare solicitată în temeiul alineatului (1) poate fi acordată pentru o perioadă de maximum cinci ani calendaristici, care este reînnoibilă. Cererea se adresează Comisiei și cuprinde:

- (a) denumirea producătorului și persoana de contact a acestuia;
- (b) dovezi că producătorul este eligibil pentru o derogare în temeiul alineatului (1);
- (c) informații privind autoturismele sau vehiculele utilitare ușoare pe care le produce, inclusiv masa de încercare și emisiile specifice de CO₂ ale acestor autoturisme sau vehicule utilitare ușoare; și
- (d) un obiectiv privind emisiile specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor sale specifice de CO₂ și ținând seama de caracteristicile pieței cărora 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.

(4) Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în Uniune, poate prezenta o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 și 6.3 din anexa I.

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

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

(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 ⁽¹⁹⁾.

Articolul 11

Ecoinovarea

(1) La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO₂ realizate prin utilizarea tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile.

Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător poate fi de cel mult 7 g CO₂/km.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin ajustarea 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.

(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;
- (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.

⁽¹⁹⁾ 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).

- (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 eventualitatea unei interacțiuni între această măsură și o altă tehnologie inovatoare sau un pachet tehnologic inovator deja aprobat(ă), raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează gradul în care interacțiunea modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.
- (4) Reducerea realizată trebuie să fie atestată de Comisie, pe baza criteriilor stabilite la alineatul (2).

Articolul 12

Emisiile de CO₂ și consumul de 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;
- (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.

- (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 consumul de energie, pentru a se asigura că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil sau energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 rămân reprezentative pentru emisiile generate în condiții reale de conducere în timp pentru fiecare producător.

Comisia monitorizează și raportează anual modul în care decalajul menționat la primul paragraf evoluează în perioada 2021-2026 și, în vederea prevenirii unei creșteri a decalajului respectiv, evaluează, în 2027, fezabilitatea unui mecanism de ajustare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului începând cu 2030 și, dacă este cazul, prezintă o propunere legislativă pentru a institui un astfel de mecanism.

- (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. Respectivul act 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.

(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.

(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 directe și a criteriilor pentru definirea procedurilor menționate la primul paragraf din prezentul alineat.

Articolul 14

Ajustarea valorilor M₀ și TM₀

(1) Valorile M₀ și TM₀ prevăzute în părțile A și B din anexa I se ajustează după cum urmează:

- (a) până la 31 octombrie 2020, valoarea M₀ 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 M₀ se aplică de la 1 ianuarie 2022 și până la 31 decembrie 2024;
- (b) până la 31 octombrie 2022, valoarea M₀ 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 M₀ se aplică în 2024;
- (c) până la 31 octombrie 2022, valoarea indicativă TM₀ 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 TM₀ 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 TM₀ se aplică de la data de 1 ianuarie a anului calendaristic care urmează datei ajustării.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea măsurilor menționate la alineatul (1) din prezentul articol.

Articolul 15

Reexaminarea și raportarea

(1) Până în 2023, Comisia reexaminează în detaliu eficacitatea prezentului regulament și transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

(2) În raportul menționat la alineatul (1), Comisia analizează, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și a valorilor consumului de combustibil sau energie, determinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007; introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare; instalarea infrastructurilor de reincărcare și de realimentare,

raportată în temeiul Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁰⁾, inclusiv finanțarea acestora; contribuția potențială la reducerea emisiilor a utilizării combustibililor alternativi sintetici și avansați, produși din surse regenerabile de energie; reducerea emisiilor de CO₂ observată efectiv la nivelul parcului auto existent; funcționarea mecanismului de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute; efectele potențiale ale măsurii tranzitorii stabilite în anexa I partea A punctul 6.3; impactul prezentului regulament asupra consumatorilor, în special asupra celor cu venituri mici și medii; precum și aspecte destinate să faciliteze și mai mult o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și la prețuri accesibile în Uniune.

De asemenea, în raportul respectiv, Comisia identifică o cale clară de reducere în continuare a emisiilor de CO₂ la autoturisme și vehiculele utilitare ușoare după 2030, pentru a contribui în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivului pe termen lung al Acordului de la Paris.

(3) Raportul menționat la alineatul (2) este însoțit, dacă este cazul, de o propunere de modificare a prezentului regulament, în special pentru posibilă revizuire a obiectivelor privind parcul de vehicule de la nivelul UE pentru 2030, având în vedere elementele enumerate la alineatul (2), și pentru introducerea unor obiective obligatorii de reducere a emisiilor pentru 2035 și începând cu 2040 pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare, cu scopul de a asigura transformarea în timp util a sectorului transporturilor în vederea atingerii obiectivului privind emisiile nete zero, în conformitate cu obiectivele Acordului de la Paris.

(4) În cadrul revizuirii menționate la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia evaluează fezabilitatea dezvoltării unor proceduri de încercare privind emisiile în condiții reale de conducere care utilizează sisteme portabile de măsurare a emisiilor (PEMS). Comisia ia în considerare evaluarea respectivă, precum și cele efectuate în temeiul articolului 12 din prezentul regulament și poate, după caz, să revizuiască procedurile de măsurare a emisiilor de CO₂ astfel cum se prevede în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Comisia prezintă, în special, propuneri corespunzătoare în vederea adaptării procedurilor astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele în condiții reale de conducere în materie de emisii de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare.

(5) În cadrul revizuirii menționate la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia evaluează posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant, cu scopul de a asigura o tranziție justă către o economie neutră din punct de vedere climatic, astfel cum se menționează la articolul 4.1 din Acordul de la Paris, în special pentru a sprijini recalificarea, perfecționarea, alte tipuri de formare a competențelor și realocarea lucrătorilor din industria auto din toate statele membre afectate, în special din regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție. Dacă este cazul, Comisia prezintă o propunere legislativă în acest sens, cel târziu până în 2027.

(6) Până la 31 decembrie 2020, Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE și, ținând seama de necesitatea de a oferi consumatorilor informații exacte, solide și comparabile privind consumul de combustibil, emisiile de CO₂ și emisiile de poluanți atmosferici ale autoturismelor noi care sunt introduse pe piață, precum și de a evalua opțiunile de introducere a unei etichete pentru economia de combustibil și emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi. Rezultatul revizuirii va fi însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

(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.

(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.

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 ⁽²¹⁾. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

⁽²⁰⁾ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

⁽²¹⁾ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța 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).

- (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 articolul 7 alineatul (8), 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 alineatul (8) 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.
- (3) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 7 alineatul (8), 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 alineatul (8). 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 articolului 7 alineatul (8), articolului 10 alineatul (8), articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, articolului 13 alineatul (4), articolului 14 alineatul (2) și articolului 15 alineatul (8) 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.

Adoptat la Strasbourg, 17 aprilie 2019.

Pentru Parlamentul European

Președintele

A. TAJANI

Pentru Consiliu

Președintele

G. CIAMBA

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)

M₀ = 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:

WLTP_{CO₂} 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;

NEDC_{CO₂} 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;

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

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

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

unde:

WLTP_{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);

M₀ este 1 379,88 în 2021 și astfel cum este definită la articolul 14 alineatul (1) litera (a) pentru anii 2022, 2023 și 2024;

M_{o,2020} 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.

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

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{obiectiv2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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;

$\text{NEDC}_{\text{obiectiv2021}}$ 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 pentru un producător se calculează după cum urmează:

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

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ reprezintă media, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2021, a valorilor de referință₂₀₂₁ stabilite pentru fiecare producător în parte pentru care un obiectiv privind emisiile specifice se aplică în conformitate cu punctul 4.

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

$$\text{Valoarea de referință}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{măsurat}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{obiectiv parc}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

unde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{măsurat}}$ reprezintă media, pentru fiecare producător, a emisiilor de CO₂ măsurate combinate ale fiecărui autoturism nou înmatriculat în 2020, astfel cum se determină și se raportează în conformitate cu articolul 7a din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{obiectiv parc}}$ este de 95 g/km;

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

$M_{\emptyset 2021}$ 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.

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

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

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

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ 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. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030

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

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ este astfel cum este definit la punctul 6.0;
factorul de reducere₂₀₃₀ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (5) litera (a).

6.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2025

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

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

unde:

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

a₂₀₂₅ este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2025}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

a₂₀₂₁ este panta celei mai bune aproximări liniare stabilite prin aplicarea metodei de aproximare liniară a celor mai mici pătrate masei de încercare (variabilă independentă) și emisiilor specifice de CO₂ (variabilă dependentă) ale fiecărui autoturism nou înmatriculat în 2021;

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;

TM₀ este valoarea în kilograme (kg) determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d).

6.2.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2030

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

unde:

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

a₂₀₃₀ este $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

a₂₀₂₁ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

media emisiilor₂₀₂₁ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM₀ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1.

6.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2025

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

unde:

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

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

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de autoturisme noi calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca $ZLEV_{\text{specific}}$ 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 ⁽¹⁾ și cu mai puțin de 1 000 de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017, $ZLEV_{\text{specific}}$ se calculează, până în 2030 inclusiv, în conformitate cu următoarea formulă:

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

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 2030 depășește 5 %, statul membru respectiv nu este eligibil pentru aplicarea multiplicatorului de 1,85 în anii următori;

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

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)

M₀ = 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.

⁽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.

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 CO_2 în 2020, determinată în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, fără a include reducerile emisiilor de CO_2 care rezultă din aplicarea articolului 11 din prezentul regulament;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice de CO_2 pentru 2020 calculate în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152, fără a include reducerile emisiilor de CO_2 care rezultă din aplicarea articolului 11 din prezentul regulament;

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

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

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

unde:

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

a este 0,096;

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

M_0 este 1 766,4 în 2020; pentru anii 2021, 2022 și 2023 este valoarea adoptată în temeiul articolului 13 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011, iar pentru 2024 este valoarea adoptată în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (b) din prezentul regulament;

$M_{o,2020}$ 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:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{obiectiv2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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;

$\text{NEDC}_{\text{obiectiv2021}}$ 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 CO₂ pentru un producător se calculează după cum urmează:

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

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ reprezintă media, ponderată cu numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în 2021, a valorilor de referință₂₀₂₁ stabilite pentru fiecare producător în parte pentru care un obiectiv privind emisiile specifice se aplică în conformitate cu punctul 4.

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

$$\text{Valoarea de referință}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{măsurat}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{obiectiv parc}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

unde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{măsurat}}$ reprezintă media, pentru fiecare producător, a emisiilor de CO₂ 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;

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

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ 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);

$M_{0,2021}$ 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. Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030

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

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

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ este astfel cum este definit la punctul 6.0;

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

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

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

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere₂₀₃₀ este reducerea specificată la articolul 1 alineatul (5) litera (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 UE₂₀₂₅ + α · (TM – TM₀)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅ este astfel cum se determină în conformitate cu punctul 6.1.1;

α este a₂₀₂₅, în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM₀ determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d), și a₂₀₂₁, în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM₀ 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;
TM	este media masei de încercare în kilograme (kg) a tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în anul calendaristic relevant;
TM ₀	este valoarea în kilograme (kg) determinată în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (d).

6.2.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2030

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

unde:

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

6.3. Obiective privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1. Obiective privind emisiile specifice pentru 2025-2029

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul privind emisiile specifice – ($\emptyset_{\text{obiective}}$ – 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 pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;
$\emptyset_{\text{obiective}}$	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;
factorul ZLEV	este $(1 + y - x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz;

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule utilitare ușoare 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 vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

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

x este 15 %.

6.3.2. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2030

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

unde:

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

$\varnothing_{obiective}$ 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;

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

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule utilitare ușoare 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 vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

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

x este 30 %.

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

1. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre înregistrează următoarele date detaliate pentru fiecare autoturism nou înmatriculat ca vehicul M₁ pe teritoriul lor:
 - (a) producătorul;
 - (b) numărul de omologare de tip și extensia aferentă;
 - (c) tipul, varianta și versiunea (dacă este cazul);
 - (d) marca și denumirea comercială;
 - (e) categoria de vehicul omologat de tip;
 - (f) numărul total de noi înmatriculări;
 - (g) masa în stare de funcționare;
 - (h) emisiile specifice de CO₂ (NEDC și WLTP);
 - (i) amprenta la sol: ampatamentul, ecartamentul axei directoare și ecartamentul celeilalte axe;
 - (j) informații privind tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;
 - (k) cilindrul motorului;
 - (l) consumul de energie electrică;
 - (m) codul tehnologiei inovatoare sau al grupului de tehnologii inovatoare și reducerea emisiilor de CO₂ datorată tehnologiei respective (NEDC și WLTP);
 - (n) puterea netă maximă;
 - (o) numărul de identificare al vehiculului;
 - (p) masa de încercare WLTP;
 - (q) factorii de deviere și de verificare menționați la punctul 3.2.8 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153;
 - (r) categoria de vehicul înmatriculat;
 - (s) numărul de identificare al familiei de vehicule;
 - (t) autonomia electrică, dacă este cazul.

Statele membre pun la dispoziția Comisiei, în conformitate cu articolul 7, toate informațiile enumerate la prezentul punct, în formatul specificat în secțiunea 2 din partea B.
2. Datele detaliate menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate al autoturismului respectiv. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează valorile emisiilor specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.
3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre stabilesc:
 - (a) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării CE de tip;
 - (b) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse unei omologări individuale;
 - (c) numărul total de noi înmatriculări ale autoturismelor noi care sunt supuse omologării 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”.

SECȚIUNEA 2

DATE DE MONITORIZARE DETALIATE – O ÎNREGISTRARE PENTRU FIECARE VEHICUL

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

Trimitere la punctul 1 din partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat
(i)	Ampatament
	Ecartamentul axei directoare (axa 1)
	Ecartamentul celeilalte axe (axa 2)
(j)	Tipul de combustibil
	Modul de combinare a combustibililor
(k)	Cilindree (cm ³)
(l)	Consumul de energie electrică
(m)	Codul ecoinovării (ecoinovărilor)
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza NEDC datorate ecoinovării (ecoinovărilor), până la 31 decembrie 2020
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza WLTP datorate ecoinovării (ecoinovărilor)
(n)	Puterea netă maximă
(o)	Numărul de identificare al vehiculului
(p)	Masa de încercare WLTP
(q)	Factorul de deviere De (dacă este disponibil)
	Factorul de verificare (dacă este disponibil)
(r)	Categorie de vehicul înmatriculat
(s)	Numărul de identificare al familiei de vehicule
(t)	Autonomia electrică, dacă este disponibilă

Note:

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

ANEXA III

MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR GENERATE DE VEHICULELE UTILITARE UȘOARE NOIA. Colectarea datelor privind vehiculele utilitare ușoare noi și determinarea datelor de monitorizare a emisiilor de CO₂

1. Date detaliate

1.1. Vehicule complete înmatriculate ca N₁

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

- (a) producătorul;
- (b) numărul de omologare de tip și extensia aferentă;
- (c) tipul, varianta și versiunea;
- (d) marca;
- (e) categoria de vehicul omologat de tip;
- (f) categoria de vehicul înmatriculat;
- (g) emisiile specifice de CO₂ (NEDC și WLTP);
- (h) masa în stare de funcționare;
- (i) masa maximă tehnic admisibilă;
- (j) amprenta la sol: ampatamentul, ecartamentul axei directoare și ecartamentul celeilalte axe;
- (k) informații privind tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;
- (l) cilindrul motorului;
- (m) consumul de energie electrică;
- (n) codul tehnologiei inovatoare sau al grupului de tehnologii inovatoare și reducerea emisiilor de CO₂ datorată tehnologiei respective (NEDC și WLTP);
- (o) numărul de identificare al vehiculului;
- (p) masa de încercare WLTP;
- (q) factorii de deviere și de verificare menționați la punctul 3.2.8 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152;
- (r) numărul de identificare al familiei de vehicule, determinat în conformitate cu punctul 5.0 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;
- (s) autonomia electrică, dacă este cazul.

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

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

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

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

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

Pentru vehiculele completate N₁ trebuie folosit formatul prevăzut la secțiunea 2 a părții C.

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

2. Detaliile menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează valorile emisiilor specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.
3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre stabilesc:
 - (a) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip;
 - (b) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip în mai multe etape, dacă este cazul;
 - (c) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse unei omologări individuale;
 - (d) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării de tip naționale a vehiculelor fabricate în serii mici.

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

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

1. Numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate

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

2. Vehiculele completate

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

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

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

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

C. Formate de transmitere a datelor

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

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”.

Secțiunea 2

Date de monitorizare detaliate - o înregistrare pentru fiecare vehicul

Trimitere la punctul 1.1 partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat ⁽¹⁾
(a)	Numele producătorului – Denumirea UE standard ⁽²⁾
	Numele producătorului – Declarația producătorului de echipamente originale VEHICUL COMPLET/VEHICUL DE BAZĂ ⁽³⁾
	Numele producătorului – Declarația producătorului de echipamente originale VEHICUL COMPLETAT ⁽³⁾
	Numele producătorului în registrul unui stat membru ⁽²⁾
(b)	Numărul de omologare de tip și extensia aferentă
(c)	Tipul
	Varianta
	Versiunea
(d)	Marca
(e)	Categorie de vehicul omologat
(f)	Categorie de vehicul înmatriculat
(g)	Emisiile specifice de CO ₂ (combinate) Valoarea NEDC, până la 31 decembrie 2020
	Emisiile specifice de CO ₂ (combinate) Valoarea WLTP

Trimitere la punctul 1.1 partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat ⁽¹⁾
(h)	Masa în stare de funcționare VEHICUL DE BAZĂ
	Masa în stare de funcționare VEHICUL COMPLETAT/VEHICUL COMPLET
(i) ⁽⁴⁾	Masa maximă tehnic admisibilă
(j)	Ampatament
	Ecartamentul axei directoare (axa 1)
	Ecartamentul celeilalte axe (axa 2)
(k)	Tipul de combustibil
	Modul de combinare a combustibililor
(l)	Cilindree (cm ³)
(m)	Consumul de energie electrică
(n)	Codul ecoinovării (ecoinovărilor)
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza NEDC datorate ecoinovării (ecoinovărilor), până la 31 decembrie 2020
	Totalul reducerilor de emisii de CO ₂ stabilite pe baza WLTP datorate ecoinovării (ecoinovărilor)
(o)	Numărul de identificare al vehiculului
(p)	Masa de încercare WLTP
(q)	Factorul de deviere De (dacă este disponibil)
	Factorul de verificare (dacă este disponibil)
(r)	Numărul de identificare al familiei de vehicule
(s)	Autonomia electrică, dacă este disponibilă
Punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE ⁽⁵⁾	Masa adăugată implicită (dacă este cazul, în ceea ce privește vehiculele construite în mai multe etape)

Note:

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

ANEXA IV

REGULAMENTELE ABROGATE ȘI LISTA MODIFICĂRILOR ULTERIOARE ADUSE ACESTORA

Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 140, 5.6.2009, p. 1).
Regulamentul (UE) nr. 397/2013 al Comisiei	(JO L 120, 1.5.2013, p. 4).
Regulamentul (UE) nr. 333/2014 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 103, 5.4.2014, p. 15).
Regulamentul delegat (UE) 2015/6 al Comisiei	(JO L 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)
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)

Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
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)
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

Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
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
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)

Regulamentul (UE) nr. 443/2009	Regulamentul (UE) nr. 510/2011	Prezentul regulament
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)
—	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