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

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

din 11 mai 2011

de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele ușoare

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 145, 31.5.2011, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul delegat (UE) nr. 205/2012 al Comisiei din 6 ianuarie 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Regulamentul (UE) nr. 253/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 februarie 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Regulamentul delegat (UE) nr. 404/2014 al Comisiei din 17 februarie 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Regulamentul delegat (UE) 2017/748 al Comisiei din 14 decembrie 2016	L 113	9	29.4.2017
►M5	Regulamentul delegat (UE) 2017/1499 al Comisiei din 2 iunie 2017	L 219	1	25.8.2017

▼B

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

din 11 mai 2011

de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele ușoare

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect și obiective

(1) Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO_2 generate de vehiculele utilitare ușoare noi. Prezentul regulament stabilește media emisiilor de CO_2 generate de vehiculele utilitare ușoare noi la 175 g CO_2/km, obținută prin intermediul îmbunătățirii tehnologiei de fabricație a vehiculelor și măsurată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și prin intermediul tehnologiilor inovatoare.

▼M2

(2) Începând din 2020, prezentul regulament stabilește un obiectiv de 147 g CO_2/km pentru media emisiilor de CO_2 produse de vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia și tehnologiile inovatoare.

▼B

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoria N_1, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă proprie care nu depășește 2 610 kg, precum și vehiculelor din categoria N_1 la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”).

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

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

▼M2

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

▼B

Articolul 3

Definiții

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

▼B

(a) „media emisiilor specifice de CO_2” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice de CO_2 ale tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi pe care le produce acesta;

(b) „certificat de conformitate” înseamnă certificatul menționat la articolul 18 din Directiva 2007/46/CE;

(c) „vehicul completat” înseamnă un vehicul pentru care se acordă omologarea de tip în urma finalizării unui proces de omologare de tip în mai multe etape, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE;

(d) „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a satisface cerințele tehnice aplicabile cuprinse în Directiva 2007/46/CE;

(e) „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;

(f) „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;

(g) „masă” înseamnă masa vehiculului carosat în ordine de mers, indicată în certificatul de conformitate și definită în secțiunea 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;

(h) „emisii specifice de CO_2” înseamnă emisiile de CO_2 ale unui vehicul utilitar ușor, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și specificate ca emisii masice de CO_2 (combinate) în certificatul de conformitate al vehiculului complet sau completat;

(i) „obiectiv privind emisiile specifice” înseamnă, în legătură cu un producător, media emisiilor specifice indicative de CO_2, determinată în conformitate cu anexa I, în ceea ce privește fiecare vehicul utilitar ușor nou pe care îl produce acesta sau, în cazul în care producătorului i se acordă o derogare în conformitate cu articolul 11, obiectivul de emisii specifice stabilit în temeiul respectivei derogări;

(j) „amprenta la sol” înseamnă ecartamentul mediu înmulțit cu ampatamentul, astfel cum sunt indicate în certificatul de conformitate și definite în secțiunile 2.1 și 2.3 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;

(k) „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă diferența dintre masa maximă tehnic admisibilă în temeiul anexei II la Directiva 2007/46/CE și masa vehiculului.

(2) În sensul prezentului regulament, „grup de producători asociați” înseamnă un producător și întreprinderile asociate acestuia. În legătură cu un producător, „întreprinderi asociate” înseamnă:

(a) întreprinderi în care producătorul deține, direct sau indirect:

(i) prerogativa de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot; sau

▼B

(ii) prerogativa de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de supraveghere, ai consiliului de administrație sau ai organismelor care asigură reprezentarea legală a întreprinderii respective; sau

(iii) dreptul de a gestiona activitatea întreprinderii respective;

(b) întreprinderi care dețin asupra producătorului, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);

(c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);

(d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul deține în comun, împreună cu una sau mai multe dintre întreprinderile menționate la litera (a), (b) sau (c), drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sau în cadrul cărora două sau mai multe dintre întreprinderile menționate la litera (a), (b) sau (c) dețin în comun drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a);

(e) întreprinderi în cadrul cărora drepturile sau prerogativele enumerate la litera (a) sunt deținute în comun de producător sau de una sau mai multe dintre întreprinderile asociate ale acestuia menționate la literele (a)-(d) și unul sau mai mulți terți.

Articolul 4

Obiective privind emisiile specifice

Pentru anul calendaristic care începe la 1 ianuarie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, fiecare producător de vehicule utilitare ușoare se asigură că media emisiilor sale specifice de CO_2 nu depășește obiectivul privind emisiile specifice care îi revine, determinat în conformitate cu anexa I sau, în cazul în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 11, în conformitate cu respectiva derogare.

În cazul în care emisiile specifice ale vehiculului completat nu sunt disponibile, producătorul vehiculului de bază utilizează emisiile specifice ale vehiculului de bază pentru a determina media emisiilor sale specifice de CO_2.

În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor sale specifice de CO_2, se iau în considerare următoarele procentaje privind vehiculele utilitare ușoare noi ale respectivului producător înmatriculate pe parcursul anului relevant:

— 70 % în 2014;

— 75 % în 2015;

— 80 % în 2016;

— 100 % începând din 2017.

Articolul 5

Credite suplimentare

Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO_2, fiecare vehicul utilitar ușor nou care generează o cantitate de emisii specifice de CO_2 mai mică de 50 g CO_2/km se consideră ca fiind echivalent cu:

— 3,5 vehicule utilitare ușoare în 2014;

— 3,5 vehicule utilitare ușoare în 2015;

▼B

— 2,5 vehicule utilitare ușoare în 2016;

— 1,5 vehicule utilitare ușoare în 2017;

— 1 vehicul utilitar ușor, începând din 2018.

Pe durata existenței sistemului de credite suplimentare, numărul maxim de vehicule utilitare ușoare noi, cu emisii specifice de CO_2 mai mici de 50 g CO_2/km, care urmează să fie luate în considerare la aplicarea coeficienților de multiplicare stabiliți la primul paragraf nu depășește 25 000 de vehicule utilitare ușoare per producător.

Articolul 6

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

Pentru a stabili în ce măsură un producător își respectă obiectivul privind emisiile specifice menționat la articolul 4, emisiile specifice de CO_2 generate de fiecare vehicul utilitar ușor conceput să funcționeze cu un amestec de benzină și 85 % bioetanol („E85”), care respectă legislația Uniunii în materie sau standardele tehnice europene în domeniu, se reduc cu 5 % până la 31 decembrie 2015, drept recunoaștere a sporirii capacităților tehnologice și a capacității de reducere a emisiilor pentru vehiculele care funcționează pe bază de biocarburanți. Această reducere se aplică numai dacă cel puțin 30 % din stațiile de alimentare din statul membru în care este înmatriculat vehiculul utilitar ușor furnizează acest tip de carburant alternativ, cu respectarea criteriilor de durabilitate pentru biocarburanți prevăzute în legislația relevantă a Uniunii.

Articolul 7

Gruparea

(1) Producătorii de vehicule utilitare ușoare noi, cu excepția celor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul articolului 11, se pot grupa în scopul îndeplinirii obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4.

(2) Acordul de constituire a unei grupări poate viza unul sau mai mulți ani calendaristici, cu condiția ca durata totală a fiecărui acord să nu depășească cinci ani calendaristici, iar acesta poate fi încheiat până cel târziu la data de 31 decembrie a primului an calendaristic pentru care urmează să fie grupate emisiile. Producătorii care formează o grupare transmit Comisiei următoarele informații:

(a) producătorii care vor fi incluși în grupare;

(b) producătorul numit ca administrator al grupării, care va reprezenta punctul de contact al acesteia și va fi responsabil cu plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 9;

(c) dovezi că administratorul grupării va fi capabil să îndeplinească obligațiile care îi revin în temeiul literei (b).

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

▼B

(4) Producătorii incluși într-o grupare notifică în comun Comisiei orice schimbare a administratorului grupării sau a statutului financiar al acestuia, în măsura în care acest fapt ar putea afecta capacitatea sa de a respecta cerința privind plata primelor pentru emisiile suplimentare impuse grupării în conformitate cu articolul 9, precum și eventualele modificări ale structurii grupării sau dizolvarea acesteia.

(5) Producătorii pot încheia acorduri de grupare cu condiția ca acestea să respecte articolele 101 și 102 din TFUE și să permită participarea deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în condiții rezonabile din punct de vedere comercial, a oricărui producător care dorește să devină membru al grupării. Fără a aduce atingere aplicării cu titlu 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 al vehiculelor înmatriculate.

(6) Alineatul (5) nu se aplică în cazul în care toți producătorii din grupare fac parte din același grup de producători asociați.

(7) Cu excepția notificării în temeiul alineatului (3), producătorii dintr-o grupare în legătură cu care sunt transmise informații Comisiei sunt priviți ca un singur producător în ceea ce privește îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4. Informațiile privind monitorizarea și raportarea referitoare la fiecare producător, precum și privind orice grupare se înregistrează, se transmit și pot fi consultate în registrul central menționat la articolul 8 alineatul (4).

Articolul 8

Monitorizarea și raportarea mediei emisiilor

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

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

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

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

▼B

(a) media emisiilor specifice de CO_2 în anul calendaristic precedent;

(b) obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent;

(c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO_2 ale acestuia în anul calendaristic precedent și obiectivul său privind emisiile specifice din anul respectiv.

Comisia notifică fiecărui producător calculele sale provizorii efectuate pentru respectivul producător. Notificarea cuprinde, pentru fiecare stat membru, datele privind numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate și emisiile specifice de CO_2 ale acestora.

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

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

(7) Pentru anii calendaristici 2012 și 2013, pe baza calculelor realizate în temeiul alineatului (5), Comisia, în cazul în care este de părere că media emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător depășește obiectivul acestuia privind emisiile specifice, îi trimite o notificare în acest sens.

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

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

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

(10) De asemenea, statele membre colectează și raportează, în conformitate cu prezentul articol, date cu privire la înmatriculările de vehicule din categoriile M_2 și N_2, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, care au o masă de referință de maximum 2 610 kg, precum și vehiculele la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Articolul 9

Prima pentru emisiile suplimentare

(1) Pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie 2014 și pentru fiecare an calendaristic ulterior, Comisia impune plata unei prime pentru emisiile suplimentare producătorilor sau administratorilor de grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO_2 ale producătorilor în cauză depășește obiectivul acestora privind emisiile specifice.

▼B

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

(a) între 2014 și 2018:

(i) pentru emisiile suplimentare de peste 3 g CO_2/km:

[(emisii suplimentare – 3 g CO_2 /km) × 95 EUR + 45 EUR] × numărul de vehicule utilitare ușoare noi;

(ii) pentru emisiile suplimentare de peste 2 g CO_2/km, dar nu mai mult de 3 g CO_2/km:

[(emisii suplimentare – 2 g CO_2 /km) × 25 EUR + 20 EUR] × numărul de vehicule utilitare ușoare noi;

(iii) pentru emisiile suplimentare de peste 1 g CO_2/km, dar nu mai mult de 2 g CO_2/km:

[(emisii suplimentare – 1 g CO_2 /km) × 15 EUR + 5 EUR] × numărul de vehicule utilitare ușoare noi;

(iv) pentru emisiile suplimentare de maximum 1 g CO_2/km:

(emisii suplimentare × 5 EUR) × numărul de vehicule utilitare ușoare noi;

(b) începând din 2019:

(emisii suplimentare × 95 EUR) × numărul de vehicule utilitare ușoare noi.

În sensul prezentului articol se aplică următoarele definiții:

— „emisii suplimentare” înseamnă numărul pozitiv de grame pe kilometru cu care media emisiilor specifice de CO_2 a unui producător – ținând seama de reducerile emisiilor de CO_2 obținute mulțumită tehnologiilor inovatoare aprobate în conformitate cu articolul 12 – a depășit obiectivul acestuia privind emisiile specifice în anul calendaristic sau într-o parte a anului calendaristic în care se aplică obligația prevăzută la articolul 4, rotunjit la cea mai apropiată a treia zecimală; și

— „numărul de vehicule utilitare ușoare noi” înseamnă numărul de vehicule utilitare ușoare noi al căror producător este și care au fost înmatriculate în perioada respectivă, în conformitate cu criteriile de introducere treptată prevăzute la articolul 4.

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

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

Articolul 10

Publicarea performanței producătorilor

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

▼B

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

(b) media emisiilor specifice de CO_2 în anul calendaristic precedent;

(c) diferența dintre media emisiilor specifice de CO_2 în anul calendaristic precedent și obiectivul privind emisiile specifice pentru anul respectiv;

(d) media emisiilor specifice de CO_2 pentru toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent; și

(e) masa medie pentru toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent.

(2) Începând de la 31 octombrie 2015, lista publicată în temeiul alineatului (1) indică, de asemenea, dacă producătorul a respectat cerințele articolului 4 în anul calendaristic precedent.

Articolul 11

Derogări pentru anumiți producători

(1) Un producător poate să depună o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu anexa I, în cazul în care este responsabil pentru mai puțin de 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și:

(a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați; sau

(b) face parte dintr-un grup de producători asociați care este responsabil, în total, pentru mai puțin de 22 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune pe an calendaristic; sau

(c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar operează cu ajutorul propriilor instalații de producție și al propriului centru de proiectare.

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

(a) denumirea producătorului și persoana de contact;

(b) dovezi că producătorul este eligibil pentru o derogare în temeiul alineatului (1);

(c) informații privind vehiculele utilitare ușoare pe care le produce, inclusiv masa și emisiile specifice de CO_2 ale acestora; și

(d) un obiectiv de emisii specifice corespunzător potențialului său de reducere, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO_2 și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de vehicul utilitar ușor produs.

(3) În cazul în care Comisia apreciază că producătorul este eligibil pentru derogarea solicitată în temeiul alineatului (1) și constată că obiectivul privind emisiile specifice de CO_2 propus de producător corespunde potențialului de reducere al acestuia, inclusiv potențialului

▼B

economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO_2 ale acestuia, și ținând seama de caracteristicile pieței căreia îi este destinat tipul de vehicul utilitar ușor produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv. ►M2 ———— ◄

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

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

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

(7) Comisia adoptă norme în completarea alineatelor (1)-(6) din prezentul articol, privind, printre altele, interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogare, conținutul cererilor, precum și conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO_2, prin intermediul actelor delegate în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17.

(8) Cererile de derogare, inclusiv informațiile aduse pentru susținerea acestora, notificările efectuate în temeiul alineatului (4), revocările efectuate în temeiul alineatului (5) și orice impunere a unei prime pentru emisiile suplimentare în temeiul alineatului (6), precum și actele adoptate în conformitate cu alineatul (7) se pun la dispoziția publicului, sub rezerva dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei ([1]).

Articolul 12

Ecoinovațiile

▼M2

(1) La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO_2 realizate prin intermediul utilizării tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Contribuția totală a tehnologiilor menționate la reducerea obiectivului privind emisiile specifice al unui producător poate fi de cel mult 7 g CO_2/km.

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

([1]) JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

▼B

(a) furnizorul sau producătorul trebuie să poarte răspunderea pentru reducerea emisiilor de CO_2 ca urmare a utilizării tehnologiilor inovatoare;

(b) tehnologiile inovatoare trebuie să aducă o contribuție verificată la reducerea emisiilor de CO_2;

(c) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre sub incidența ciclului de încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO_2 sau sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze reducerea de 10 g CO_2/km menționată la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 sau să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții ale legislației Uniunii.

(3) Un furnizor sau un producător care solicită ca o măsură să fie aprobată în calitate de tehnologie inovatoare transmite Comisiei un raport, însoțit de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat. În eventualitatea unei posibile interacțiuni între această măsură și o altă tehnologie inovatoare deja aprobată, raportul menționează respectiva interacțiune, iar raportul de verificare evaluează măsura în care interacțiunea respectivă modifică reducerile de emisii realizate de fiecare măsură în parte.

(4) Comisia atestă reducerea realizată pe baza criteriilor stabilite la alineatul (2).

Articolul 13

Reexaminarea și raportarea

▼M2

(1) Până la data de 31 decembrie 2015, Comisia reexaminează obiectivele privind emisiile specifice și modalitățile stabilite, precum și alte aspecte din prezentul regulament în vederea stabilirii obiectivelor privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele utilitare ușoare noi pentru perioada de după 2020. În această privință, evaluarea ratei de reducere necesare se realizează în conformitate cu obiectivele climatice pe termen lung ale Uniunii și cu implicațiile pentru dezvoltarea unei tehnologii rentabile de reducere a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele comerciale ușoare. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul respectivei reexaminări. Raportul respectiv trebuie să includă orice propunere adecvată de modificare a prezentului regulament, inclusiv posibila stabilire a unui obiectiv realist și realizabil, pe baza unei evaluări de impact cuprinzătoare care va ține seama de menținerea competitivității în domeniul industriei vehiculelor comerciale ușoare și al industriilor sale conexe. La elaborarea unor astfel de propuneri, Comisia trebuie să se asigure că acestea sunt cât mai neutre posibil din punct de vedere concurențial și că sunt echitabile din punct de vedere social și durabile.

▼B

(2) Dacă este cazul, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până în 2014, o propunere privind includerea în prezentul regulament a vehiculelor din categoriile N_2 și M_2, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, care au o masă de referință de maximum 2 610 kg, precum și a vehiculelor la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, în vederea realizării obiectivului pe termen lung, începând cu anul 2020.

▼B

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

(4) Până la 31 decembrie 2011, Comisia stabilește o procedură de obținere a unor valori reprezentative pentru emisiile de CO_2, eficiența carburantului și masa vehiculelor completate, garantând, totodată, că producătorul vehiculului de bază are acces în timp util la masa și emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului completat.

(5) Până la 31 octombrie 2016 și, ulterior, la fiecare trei ani, Comisia modifică anexa I prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolul 15 și în condițiile prevăzute în articolele 16 și 17, în vederea ajustării valorii M_0, menționată în respectiva anexă, la masa medie a vehiculelor utilitare ușoare noi din cei trei ani calendaristici precedenți.

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

(6) Comisia include vehiculele utilitare ușoare în cadrul reexaminării procedurilor de măsurare a emisiilor de CO_2 în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

▼M2

_____

▼B

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

▼M2

Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia determină parametrii de corelare necesari pentru a reflecta eventualele schimbări în procedura de testare reglementară utilizată pentru măsurarea emisiilor specifice de CO_2 menționată în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ([1]). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament.

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

([1]) 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).

▼B

Articolul 14

Procedura comitetului

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

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

▼M2

(2a) În cazul în care comitetul menționat la alineatul (1) nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

▼B

Articolul 15

Exercitarea delegării de competențe

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

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

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

Articolul 16

Revocarea delegării de competențe

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

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

([1]) JO L 49, 19.2.2004, p. 1.

▼B

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

Articolul 17

Obiecțiuni la actele delegate

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

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

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

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

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

Articolul 18

Intrarea în vigoare

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

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

▼B

ANEXA I

OBIECTIVE PRIVIND EMISIILE SPECIFICE DE CO_2

1. Emisiile specifice indicative de CO_2 pentru fiecare vehicul utilitar ușor, măsurate în grame pe kilometru, se determină cu ajutorul formulelor următoare:

   (a) din 2014 până în 2017:

   Emisiile specifice indicative de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   unde:

   M = masa vehiculului în kilograme (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093

   (b) ►M4 din 2018:

   Emisiile specifice de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   unde:

   M = masa vehiculului în kilograme (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093 ◄

▼M2

   (c) începând din 2020:

   Emisiile specifice orientative de $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

   unde:

   M = masa vehiculului în kilograme (kg)

   M_0 = valoarea adoptată în conformitate cu articolul 13 alineatul (5)

   a = 0,096.

▼B

2. Obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător într-un an calendaristic se calculează ca medie a emisiilor specifice indicative de CO_2 pentru fiecare vehicul utilitar ușor nou care este înmatriculat în respectivul an calendaristic și pe care l-a produs acesta.

▼M5

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

$$\text{Obiectivul de referință privind emisiile specifice pe baza WLTP} = \text{WLTP}_{CO_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{obiectiv2020}}}{\text{NEDC}_{CO_2}} \right)$$

unde:

WLTP_{CO_2} reprezintă media emisiilor specifice de CO_2 în 2020, determinată în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei [1], fără a include reducerile emisiilor de CO_2 care rezultă din aplicarea articolului 12 din prezentul regulament;

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

▼M5

$NEDC_{CO_2}$	reprezintă media emisiilor specifice de CO_2 în 2020, determinată în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei [1], fără a include reducerile emisiilor de CO_2 care rezultă din aplicarea articolului 12 din prezentul regulament;
$NEDC_{obiectiv2020}$	reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2020 calculate în conformitate cu punctul 1 litera (c) din prezenta anexă.

4. Începând din 2021, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător se calculează după cum urmează:

Obiectivul privind emisiile specifice = $WLTP_{obiectiv\ de\ referință} + a\ [(M_ø - M_0) - (M_{ø2020} - M_{0,2020})]$

unde:

$WLTP_{obiectiv\ de\ referinta}$	reprezintă obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru 2021 calculat în conformitate cu punctul 3;
a	este a astfel cum este definit la punctul 1 litera (c);
$M_ø$	reprezintă media masei (M), astfel cum este definită la punctul 1, a vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în anul-țintă relevant, exprimată în kilograme (kg);
M_0	este M_0 astfel cum este definit la punctul 1 litera (c);
$M_{ø2020}$	reprezintă media masei (M), astfel cum este definită la punctul 1, a vehiculelor utilitare ușoare noi înmatriculate în 2020, exprimată în kilograme (kg);
$M_{0,2020}$	reprezintă valoarea M_0 aplicabilă în anul de referință 2020.

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:

$$Obiectivul\ de\ derogare_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \frac{NEDC_{obiectiv\ 2021}}{NEDC_{CO_2}}$$

unde:

$WLTP_{CO_2}$	este $WLTP_{CO_2}$ astfel cum este definit la punctul 3;
$NEDC_{CO_2}$	este $NEDC_{CO_2}$ astfel cum este definit la punctul 3;
$NEDC_{obiectiv2021}$	reprezintă obiectivul privind emisiile specifice pentru 2021, stabilit de Comisie în temeiul articolului 11 din prezentul regulament.

[1] 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).

▼B

ANEXA II

MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR

A. Colectarea datelor privind vehiculele utilitare ușoare și determinarea datelor de monitorizare a emisiilor de CO_2

▼M3

1. Date detaliate

1.1. Vehicule complete înmatriculate ca N_1

În cazul vehiculelor omologate CE de tip, complete și înmatriculate ca N_1, statele membre, pentru fiecare an calendaristic, înregistrează următoarele date detaliate privind fiecare vehicul utilitar ușor nou, la prima înmatriculare pe teritoriul lor:

(a) producătorul;

(b) numărul de omologare de tip — cu extensia corespunzătoare;

(c) tipul, varianta și versiunea;

(d) marca;

(e) categoria de vehicul omologat de tip;

(f) categoria de vehicul înmatriculat;

(g) emisiile specifice de CO_2 ►**M5** (NEDC și WLTP) ◄;

(h) masa în ordine de mers;

(i) masa maximă tehnic admisibilă;

(j) amprenta la sol: ampatamentul, ecartamentul axei directoare și ecartamentul celeilalte axe;

(k) informații privind tipul de combustibil și modul de combinare a combustibililor;

(l) cilindreea motorului;

(m) consumul de energie electrică;

(n) codul tehnologiei inovatoare sau al grupului de tehnologii inovatoare și reducerea emisiilor de CO_2 datorată tehnologiei respective ►**M5** (NEDC și WLTP) ◄;

(o) numărul de identificare al vehiculului;

▼M5

(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 vehiculului, determinat în conformitate cu punctul 5.0 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.

▼M3

Trebuie folosit formatul prevăzut la secțiunea 2 a părții C.

▼M5

Pentru anul calendaristic 2017, raportarea datelor menționate la litera (g), în ceea ce privește valorile emisiilor de CO_2 bazate pe WLTP, și la litera (n), în ceea ce privește reducerile de emisii stabilite pe baza WLTP obținute prin ecoinovare, precum și a datelor menționate la literele (p) și (r), este facultativă.

▼M5

Începând cu anul calendaristic 2018, statele membre pun la dispoziția Comisiei, în conformitate cu articolul 8, toți parametrii enumerați la prezentul punct, în formatul specificat în partea C secțiunea 2 din prezenta anexă.

▼M3

1.2. Vehicule omologate într-un proces cu mai multe etape și înmatriculate ca vehicule N_1

În cazul vehiculelor omologate într-un proces cu mai multe etape și înmatriculate ca vehicule N_1, 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 prezenta literă nu pot fi furnizate pentru vehiculul de bază, statul membru furnizează date cu privire la vehicul completat.

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

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

▼B

2. ►M1 Datele menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate sau sunt coerente cu certificatul de conformitate emis de producătorul vehiculului utilitar ușor respectiv. În cazul în care nu se utilizează certificatul de conformitate, statele membre instituie măsurile necesare pentru a asigura acuratețea adecvată în cadrul procedurii de monitorizare. ◄ În cazul în care certificatul de conformitate indică atât o masă minimă, cât și o masă maximă pentru un vehicul utilitar ușor, statele membre utilizează numai cifra maximă în scopul prezentului regulament. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează emisii specifice de CO_2 pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc doar valoarea măsurată pentru gaz.

▼M3

3. Pentru fiecare an calendaristic, statele membre stabilesc:

(a) sursele utilizate pentru culegerea datelor detaliate menționate la punctul 1;

(b) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip;

(c) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip în mai multe etape, dacă este cazul;

▼M3

(d) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse unei omologări individuale;

(e) numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici.

B. Metodologia de stabilire a datelor de monitorizare a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele utilitare ușoare noi

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

1. Numărul de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate

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

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Vehiculele completate

În cazul vehiculelor construite în etape, emisiile specifice de CO_2 ale vehiculelor completate se alocă producătorului vehiculului de bază.

Pentru a se asigura de faptul că valorile emisiilor de CO_2, eficiența combustibilului și masa vehiculelor completate sunt reprezentative, fără să reprezinte o povară prea mare pentru producătorul vehiculului de bază, Comisia va propune o procedură de monitorizare specifică și va revizui și modifica în mod corespunzător legislația în materie referitoare la omologarea de tip până cel târziu la 31 decembrie 2011.

La definirea acestei proceduri, Comisia determină, dacă este cazul, modalitatea de monitorizare a masei și a valorilor CO_2, pe baza unui tabel de valori ale CO_2 care corespund unor diferite clase de masă finală de inerție sau pe baza unei singure valori a CO_2 determinate pe baza masei vehiculului de bază plus o masă adăugată implicită diferită pentru fiecare clasă N_1. În cazul din urmă, masa va fi utilizată și pentru partea C din prezenta anexă.

Comisia se va asigura, de asemenea, că producătorul vehiculului de bază are acces în timp util la valorile privind masa și emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului completat.

▼M3

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

▼M3

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

C. Formate de transmitere a datelor

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

Secțiunea 1 — Date de monitorizare agregate

Stat membru (1)	
Anul	
Sursa de date	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării CE de tip	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse unei omologări individuale	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării naționale pentru vehicule fabricate în serii mici	
Numărul total de noi înmatriculări de vehicule utilitare ușoare noi care sunt supuse omologării în mai multe etape (dacă este cazul)	

(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

▼M3

Trimitere la punctul 1.1 partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat [1]
(c)	Tipul
	Varianta
	Versiunea
(d)	Marca
(e)	Categorie de vehicul omologat
(f)	Categorie de vehicul înmatriculat
▼M5 (g)	Emisiile specifice de CO_2 (combinate) Valoarea NEDC
	Emisiile specifice de CO_2 (combinate) Valoarea WLTP (începând din 2018)
▼M3 (h)	Masa în ordine de mers VEHICUL DE BAZĂ
	Masa în ordine de mers VEHICUL COMPLETAT/VEHICUL COMPLET
(i) [4]	Masa maximă tehnic admisibilă
(j)	Ampatament
	Ecartamentul axei directoare (axa 1)
	Ecartamentul celeilalte axe (axa 2)
(k)	Tipul de combustibil
	Modul de combinare a combustibililor
(l)	Cilindreea motorului (în cm^3)
(m)	Consumul de energie electrică (Wh/km)
▼M5 (n)	Codul ecoinovației (ecoinovațiilor)
	Totalul reducerilor de emisii de CO_2 stabilite pe baza NEDC datorate ecoinovației (ecoinovațiilor)
	Totalul reducerilor de emisii de CO_2 stabilite pe baza WLTP datorate ecoinovației (ecoinovațiilor) (începând din 2018)
▼M3 (o)	Numărul de identificare al vehiculului
▼M5 (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

▼**M3**

Trimitere la punctul 1.1 partea A	Date detaliate per vehicul înmatriculat (1)
Punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE (5)	Masa adăugată implicită (acolo unde este cazul, în cazul vehiculelor construite în etape)

Observații:

(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. ►**M5** ——————— ◄

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

(3) În cazul vehiculelor construite în mai multe etape, se indică producătorul vehiculului de bază (incomplet/complet). În cazul în care nu se cunoaște producătorul vehiculului de bază, se indică doar producătorul vehiculului completat.

(4) În cazul vehiculelor construite în etape, se menționează masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului de bază.

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