



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ANEXĂ

la

DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă
pentru utilizarea anumitor infrastructuri
(Text cu relevanță pentru SEE)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ANEXĂ

la

DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă
pentru utilizarea anumitor infrastructuri
(Text cu relevanță pentru SEE)

1. Anexele 0, III, IIIa, IIIb și IV se modifică după cum urmează:
 - (a) în anexa 0, secțiunea 3 se modifică după cum urmează:
 - (i) titlul se înlocuiește cu următorul text:
„3. Vehicule «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»”;
 - (ii) în tabel, rândul referitor la „vehicul «EEV»” se elimină;
 - (iii) se adaugă următoarele:

„Limitele emisiilor pentru Euro VI

	Valori-limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa particulelor or (mg/kWh)	Număru l particul elor (nr./kW h)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Notă:

PI = aprindere prin scânteie.

CI = aprindere prin comprimare.

⁽¹⁾ Nivelul admisibil al componentei NO₂ în valoarea-limită a emisiilor de NO_x poate fi stabilit ulterior.”;

- (b) anexa III se modifică după cum urmează:
 - (i) secțiunea 2 se modifică după cum urmează:

— la punctul 2.1, a șasea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Repartizarea costurilor care revin vehiculelor grele se face în mod obiectiv și transparent, luând în considerare proporția traficului de vehicule grele care urmează să fie preluată de rețea și costurile aferente. Numărul de vehicul-kilometri parcurși de vehiculele grele pot fi ajustați în acest scop prin «factori de echivalență» justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4 (*).

* Aplicarea factorilor de echivalență de către statele membre poate ține seama de lucrările de construcție de drumuri realizate în etape sau folosind o abordare bazată pe ciclul de viață lung.”;

— la punctul 2.2, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Astfel de costuri sunt repartizate între vehiculele grele și alte tipuri de vehicule din trafic pe baza ponderilor reale și prognozate ale vehicul-kilometrilor și pot fi ajustate prin factori de echivalență justificați obiectiv, precum cei stabiliți la punctul 4.”;

(ii) în secțiunea 4, titlul și prima liniuță se înlocuiesc cu următorul text:

„4. PONDEREA TRAFICULUI DE VEHICULE GRELE, FACTORII DE ECHIVALENȚĂ ȘI MECANISMUL DE CORECTARE

— Calculul taxelor de trecere se bazează pe ponderile reale sau prognozate ale vehicul-kilometrilor aferenți vehiculelor grele, ajustate dacă se dorește prin factori de echivalență, pentru a lua în calcul în mod corespunzător costurile sporite de construcție și de reparare a infrastructurii destinate utilizării de către vehiculele grele.”;

(c) anexa IIIa se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IIIa

CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă definește condițiile minime aplicabile pentru perceperea unei taxe bazate pe costurile externe și, acolo unde este cazul, pentru calcularea nivelului maxim al taxei bazate pe costurile externe.

1. *Părțile vizate ale rețelei rutiere*

Statele membre definesc în mod precis partea sau părțile din rețele lor rutiere care vor face obiectul unei taxe bazate pe costurile externe.

Atunci când un stat membru intenționează să perceapă o taxă bazată pe costurile externe doar pe o parte sau pe anumite părți ale rețelei rutiere compuse din sectoarele care îi aparțin din cadrul rețelei transeuropene și din autostrăzile sale, partea sau părțile respective sunt alese în urma unei evaluări care să permită stabilirea următoarelor elemente:

— utilizarea de către vehicule a drumurilor pe care este aplicată taxa bazată pe costurile externe provoacă mediului daune mai mari decât cele generate în medie, evaluate **în conformitate cu raportarea privind calitatea aerului, cu inventarele naționale de emisii, cu volumele de trafic și, pentru poluarea fonică, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE**, sau

- impunerea unei taxe bazate pe costurile externe pe alte părți ale rețelei rutiere astfel compuse ar putea avea efecte negative asupra mediului sau a siguranței rutiere sau perceperea și colectarea unei taxe bazate pe costurile externe ar genera costuri disproporționate.

2. *Vehiculele, drumurile și intervalele de timp acoperite*

În cazul în care un stat membru intenționează să aplice taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință prevăzute în anexa IIIb, el notifică Comisiei clasificarea vehiculelor în funcție de care va varia taxa bazată pe costurile externe. De asemenea, statul membru notifică Comisiei și situarea drumurilor care fac obiectul unor taxe bazate pe costurile externe mai ridicate [denumite în continuare «drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi)»] și a drumurilor cărora li se aplică taxe bazate pe costurile externe mai reduse [denumite în continuare «drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi)»].

După caz, statul membru notifică Comisiei și intervalele de timp exacte care corespund perioadelor de noapte pe durata cărora poate fi impusă o taxă mai ridicată bazată pe costurile externe legate de poluarea fonică, pentru a reflecta creșterea poluării fonice.

Clasificarea drumurilor în drumuri suburbane (inclusiv autostrăzi) și drumuri interurbane (inclusiv autostrăzi), precum și definirea intervalelor de timp se bazează pe criterii obiective legate de gradul de expunere la poluare a drumurilor și a zonelor din vecinătatea acestora, cum ar fi densitatea populației, poluarea atmosferică medie anuală (în special în ceea ce privește PM₁₀ și NO₂) și numărul de zile (pentru PM₁₀) și de ore (NO₂) în care sunt depășite valorile-limită stabilite în temeiul Directivei 2008/50/CE. Criteriile utilizate sunt incluse în notificare.

3. *Cuantumul taxei*

Prezenta secțiune se aplică în cazul în care un stat membru intenționează să perceapă taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință specificate în anexa IIIb.

Pentru fiecare clasă de vehicule, tip de drum și interval de timp, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă determină un quantum specific unic. Structura de taxare rezultantă este transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate. Publicarea ar trebui să aibă loc cu suficient timp înaintea punerii în aplicare. Toți parametrii, toate datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al diferitelor elemente de cost extern sunt făcute publice.

La stabilirea taxelor, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă aplică principiul stabilirii în mod eficient a prețului, și anume stabilirea prețului cel mai apropiat de costul social marginal al utilizării vehiculului taxat.

Taxa este stabilită luând în considerare riscul de deviere a traficului și orice efecte negative asupra siguranței rutiere, a mediului și a congestiunii, precum și soluțiile de atenuare a acestor riscuri.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea daunelor provocate mediului de transportul rutier. Statul membru sau autoritatea independentă în cauză adaptează la fiecare doi ani, dacă este cazul, structura de taxare și quantumul specific al taxei stabilit pentru o anumită clasă de vehicule, un anumit tip de drum și un anumit interval de timp, în funcție de evoluția cererii și a ofertei în materie de transport.

4. Elementele de cost extern

4.1. Costurile poluării atmosferice generate de trafic

În cazul în care un stat membru intenționează să perceapă taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință specificate în anexa IIIb, acel stat membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă calculează costul taxabil al poluării atmosferice generate de trafic prin aplicarea următoarei formule:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

unde:

- PCV_{ij} = costul poluării atmosferice aferent clasei de vehicule i pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
- EF_{ik} = factorul de emisie aferent poluantului k și clasei de vehicule i (gram/vehicul-kilometru)
- PC_{jk} = costul financiar al poluantului k pentru tipul de drum j (euro/gram)

Factorii de emisie sunt identici cu cei folosiți de statul membru la stabilirea inventarelor naționale de emisii prevăzute în Directiva (UE) 2016/2284 a Parlamentului European și a Consiliului privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici * (care necesită folosirea Ghidului EMEP/AEM privind inventarul emisiilor de poluanți atmosferici**). Costul financiar al poluanților este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de autoritatea independentă menționată la articolul 7c alineatul (4), prin utilizarea unor metode dovedite științific.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate adopta alte metode alternative dovedite științific pentru a calcula valoarea costurilor poluării atmosferice, utilizând datele rezultate în urma măsurării poluanților atmosferici și valoarea locală a costului financiar al poluanților atmosferici.

4.2. Costurile poluării fonice generate de trafic

În cazul în care un stat membru intenționează să perceapă taxe bazate pe costurile externe mai ridicate decât valorile de referință specificate în anexa IIIb, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă calculează costul taxabil al poluării fonice generate de trafic prin aplicarea următoarelor formule:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

unde:

—	$NCV_j =$	costul poluării fonice produse de un vehicul greu de marfă pe tipul de drum j (euro/vehicul-kilometru)
—	$NC_{jk} =$	costul poluării fonice per persoană expusă pe un drum de tip j la nivelul de zgomot k (euro/persoană)

—	$POP_k =$		populația expusă la nivelul de zgomot zilnic k per kilometru (persoană/kilometru)
—	$WADT =$		media ponderată a traficului zilnic (echivalent autoturism)
—	a și b		sunt factori de ponderare stabiliți de statul membru în așa fel încât media ponderată a taxei de poluare fonică per vehicul-kilometru rezultantă să corespundă NCV_j (zilnic).

Poluarea fonică generată de trafic este legată de impactul zgomotului asupra sănătății cetățenilor din vecinătatea drumului.

Populația expusă la nivelul de zgomot k se ia din hărțile acustice strategice elaborate în temeiul articolului 7 din Directiva 2002/49/CE al Parlamentului European și a Consiliului ***.

Costul per persoană expusă la nivelul de zgomot k este estimat de statul membru sau, dacă este cazul, de o autoritate independentă prin utilizarea de metode dovedite științific.

Media ponderată a traficului zilnic presupune un factor de echivalență «e» între vehiculele grele de marfă și autoturisme, obținut pe baza nivelurilor de emisii de zgomot ale unui autoturism mediu și ale unui vehicul greu de marfă mediu și ținând seama de Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă poate stabili taxe de poluare fonică diferențiate pentru a recompensa utilizarea de vehicule mai silențioase, cu condiția ca acestea să nu ducă la discriminarea vehiculelor străine.

* Directiva (UE) 2016/2284 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici, de modificare a Directivei 2003/35/CE și de abrogare a Directivei 2001/81/CE (JO L 344, 17.12.2016, p. 1).

** Metodologia Agenției Europene de Mediu:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).”;

(d) anexa IIIb se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IIIb

VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE

Prezenta anexă stabilește valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe, inclusiv costul poluării atmosferice și fonice.

Tabelul 1: Valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe pentru vehiculele grele de marfă

Clasa vehiculului	cenți/vehicul-kilometru	Suburbane⁽¹⁾	Interurbane⁽²⁾
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată de sub 14 tone sau având două axe	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	mai puțin poluant decât EURO VI	2,5	0,3
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată între 14 și 28 de tone sau având trei axe	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	mai puțin poluant decât EURO VI	2,5	0,3
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată între 28 și 40 de tone sau având patru axe	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	mai puțin poluant decât EURO VI	2,5	0,3
Vehicul greu de marfă având o masă totală brută maximă autorizată de peste 40 de tone sau având cinci sau mai multe axe	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	mai puțin poluant decât EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ «Suburbane» înseamnă zone cu o densitate a populației între 150 și 900 de locuitori/km² (densitate medie a populației de 300 de locuitori/km²).

- (2) «Interurban» înseamnă zone cu o densitate a populației de sub 150 locuitori/km².

Tabelul 2: Valorile de referință ale taxei bazate pe costurile externe pentru autocare

Clasa vehiculului	cenți/vehicul-kilometru	Suburbane⁽¹⁾	Interurbane⁽²⁾
Autocar având o masă totală brută maximă autorizată de 18 tone sau având două axe	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	mai puțin poluant decât EURO VI	1,4	0,2
Autocar având o masă totală brută maximă autorizată de peste 18 tone sau având trei sau mai multe axe	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	mai puțin poluant decât EURO VI	1,4	0,2

- (1) «Suburbane» înseamnă zone cu o densitate a populației între 150 și 900 de locuitori/km² (densitate medie a populației de 300 de locuitori/km²).

- (2) «Interurban» înseamnă zone cu o densitate a populației de sub 150 locuitori/km².

Valorile indicate în tabelele 1 și 2 pot fi multiplicare cu un factor de maximum 2 în zonele montane și în jurul aglomerărilor urbane, în măsura în care acest fapt este justificat de gradul mai redus de dispersie, de panta drumurilor, de altitudine și/sau de inversiunile de temperatură.”;

- (e) în anexa IV, tabelul cu titlul „Combinații de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)” se înlocuiește cu următorul tabel:

„COMBINAȚII DE VEHICULE (VEHICULE ARTICULATE ȘI AUTOTRENURI)

Axe motoare cu suspensie pneumatică sau cu suspensie recunoscută ca echivalentă	Alte sisteme de suspensie pentru axele motoare	Clasa de daune
Numărul de axe și masa totală brută	Numărul de axe și masa totală brută	

maximă autorizată (în tone)		maximă autorizată (în tone)		
Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	Mai mare sau egal cu	Mai mic decât	
<i>2 + 1 axe</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 axe</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 axe</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 axe</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	

40	44			
3 + 3 axe				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 axe				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 sau 9 axe				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”.

2. Se adaugă următoarele anexe V, VI și VII:

„ANEXA V

CERINȚE MINIME PENTRU PERCEPEREA UNEI TAXE DE CONGESTIONARE

Prezenta anexă stabilește cerințele minime pentru perceperea unei taxe de congestionare.

1. Părțile din rețea care fac obiectul unei taxe de congestionare, vehiculele și intervalele de timp vizate

Statele membre precizează cu exactitate:

(a) partea sau părțile rețelei lor compuse din sectoarele care le aparțin din cadrul rețelei rutiere transeuropene și din autostrăzile lor, menționate la articolul 7 alineatul (1), care urmează să facă obiectul unei taxe de congestionare în conformitate cu articolul 7da alineatele (1) și (3);

(b) clasificarea sectoarelor din rețea care fac obiectul taxei de congestionare ca «metropolitane» și «nemetropolitane». Statele membre utilizează criteriile stabilite în tabelul 1 pentru a determina clasificarea fiecărui tronson de drum;

Tabelul 1: Criteriile de clasificare a drumurilor din rețeaua menționată la litera (a) ca «metropolitane» și «nemetropolitane».

Categoria de drum	Criteriu de clasificare
«metropolitan»	Sectoare ale rețelei care sunt situate în interiorul aglomerărilor urbane cu o populație de 250 000 de locuitori sau mai mult
«nemetropolitan»	Sectoare ale rețelei care nu sunt clasificate drept «metropolitane»;

(c) intervalele de timp în care se aplică taxa, pentru fiecare tronson în parte. În cazul în care de-a lungul întregului interval de taxare se aplică niveluri diferite ale taxei, statele membre

precizează în mod clar care este începutul și sfârșitul fiecărui interval în decursul căruia se aplică o anumită taxă.

Statele membre utilizează factorii de echivalență prevăzuți în tabelul 2 pentru a stabili proporția dintre nivelurile taxelor pentru diferite categorii de vehicule:

Tabelul 2: Factori de echivalență pentru stabilirea proporției dintre nivelurile taxelor de congestionare pentru diferite categorii de vehicule

Categoria de vehicul	Factor de echivalență
Vehicule ușoare	1
Vehicule grele de marfă rigide	1,9
Autobuze și autocare	2,5
Vehicule grele de marfă articulate	2,9

2. Cuantumul taxei

Pentru fiecare categorie de vehicul, tronson de drum și interval de timp, statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă determină un singur quantum specific, stabilit în conformitate cu dispozițiile secțiunii 1 din prezenta anexă, ținând seama de valoarea maximă corespondentă care figurează în tabelul din anexa VI. Structura de taxare rezultantă este transparentă, făcută publică și pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în condiții de egalitate.

Statul membru publică toate elementele următoare cu suficient timp înainte de a implementa o taxă de congestionare:

- (a) toți parametrii, toate datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul în care sunt stabilite clasificarea drumurilor și a vehiculelor, precum și determinarea intervalelor de aplicare a taxei;
- (b) descrierea completă a taxelor de congestionare care se aplică fiecărei categorii de vehicule pe fiecare tronson de drum și pentru fiecare interval de timp.

Statele membre pun la dispoziția Comisiei toate informațiile care trebuie publicate în temeiul literelor (a) și (b).

Taxa este stabilită numai după ce s-au luat în considerare riscul de deviere a traficului și orice efecte negative asupra siguranței rutiere, a mediului și a congestionării, precum și soluțiile de atenuare a acestor riscuri.

Statul membru sau, dacă este cazul, o autoritate independentă monitorizează eficacitatea sistemului de taxare în ceea ce privește reducerea congestionării traficului. Statul membru sau autoritatea adaptează în fiecare an, dacă este cazul, structura de taxare, intervalul (intervalele) de taxare și cuantumul specific al taxei stabilit pentru fiecare clasă de vehicule, tip de drum și interval de timp dat(ă), în funcție de evoluția cererii și a ofertei în materie de transport.

ANEXA VI

NIVELUL MAXIM AL TAXEI DE CONGESTIONARE

Prezenta anexă stabilește nivelul maxim al taxei de congestionare.

Nivelurile maxime prevăzute în tabelul de mai jos se aplică vehiculelor ușoare. Taxele pentru alte categorii de vehicule se stabilesc prin înmulțirea taxei aplicate vehiculelor ușoare cu factorii de echivalență prevăzuți în tabelul din anexa V.

Tabel: Nivelul maxim al taxei de congestionare pentru vehiculele ușoare

cenți/vehicul-kilometru	Metropolitan	Nemetropolitan
Autostrăzi	67	34
Drumuri principale	198	66

ANEXA VII

VARIAȚIA TAXELOR DE TRECERE ȘI A TAXELOR DE UTILIZARE PENTRU VEHICULELE UȘOARE

Prezenta anexă precizează categoriile de emisie în funcție de care se diferențiază taxele de trecere și taxele de utilizare.

Emisiile de poluanți se măsoară în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. .../... al Comisiei*.

Tarifele mai mici se aplică oricărui autoturism și vehicul comercial ușor cu emisii specifice de CO₂, măsurate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului**, care sunt sub nivelurile corespunzătoare obiectivelor aplicabile parcului auto al UE stabilite în Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului*** și în Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului****.

Tabel: Categori de emisie pentru vehiculele ușoare

Factor de conformitate	1,5-2,1	1-1,5	sub 1	Vehicule cu emisii zero
Taxă per km	cu 10 % mai mică decât tariful cel mai mare	cu 20 % mai mică decât tariful cel mai mare	cu 30 % mai mică decât tariful cel mai mare	cu 75 % mai mică decât tariful cel mai mare

-
- * REGULAMENTUL (UE) .../... AL COMISIEI din XXX de modificare a Regulamentului (UE) 2017/xxx și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele ușoare pentru pasageri și de vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) [RDE 3] (JO L ...,2017, p. ...).
- ** 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).
- *** 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).
- **** 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).”.