



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

Bruxelles, 24 mai 2019
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului

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

din ...

**de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi
și de modificare a Regulamentelor (CE) 595/2009 și (UE) 2018/956
ale Parlamentului European și Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului**

(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 European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C 62, 15.2.2019, p. 286.

² Poziția Parlamentului European din 18 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și
Decizia Consiliului din

întrucât:

- (1) Acordul de la Paris 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.
- (2) Pentru a contribui la obiectivele Acordului de la Paris, trebuie accelerată transformarea întregului sector al transporturilor pentru a ajunge la emisii zero, ținând seama 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, implicând toate sectoarele 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 să fie, de asemenea, reduse drastic, fără întârziere.

- (3) Comisia a adoptat pachete privind mobilitatea pe 31 mai 2017 („Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”) și 8 noiembrie 2017 („Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute - O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii”). Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care vizează inclusiv asigurarea unei tranziții ușoare către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți.
- (4) Prezentul regulament face parte din al treilea pachet privind mobilitatea al Comisiei din 17 mai 2018, intitulat „Europa în mișcare - Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată”, ce reprezintă o acțiune ulterioară în raport cu comunicarea Comisiei din 13 septembrie 2017 intitulată „Investițiile într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă. O strategie reînnoită privind politica industrială a UE”. Prezentul regulament are și are menirea de a finaliza procesul care permite Uniunii să profite pe deplin de beneficiile aduse de modernizarea și decarbonizarea mobilității. Scopul acestui al treilea pachet privind mobilitatea este de a face mobilitatea europeană mai sigură și mai accesibilă, industria europeană mai competitivă, locurile de muncă din Europa mai sigure și sistemul de mobilitate mai curat și mai bine adaptat la imperativul combaterii schimbărilor climatice. Acest lucru va necesita angajamentul deplin al Uniunii, al statelor membre și al părților interesate, nu în ultimul rând prin intensificarea eforturilor de a reduce emisiile de dioxid de carbon (CO₂) și poluarea aerului.

- (5) Prezentul regulament, împreună cu Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului¹⁺, prevede o cale clară de urmat 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, obiectiv adoptat în concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 și aprobat de către Consiliu la 6 martie 2015, în calitate de contribuție preconizată a Uniunii stabilită la nivel național în temeiul Acordului de la Paris.
- (6) În concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014 s-a aprobat reducerea până în 2030 a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 30 % față de nivelurile din 2005, în sectoarele care nu sunt incluse în sistemul Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii. Emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transportului rutier contribuie semnificativ la emisiile generate de aceste sectoare. Sectorul transportului rutier a fost responsabil de aproximativ un sfert din totalul emisiilor Uniunii în 2016. Emisiile acestui sector înregistrează o tendință de creștere, depășind în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990. Dacă emisiile generate de transportul rutier continuă să crească, acestea vor anula reducerile de emisii realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.

¹ Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 și a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 (JO L, ..., ..., p. ...).

⁺ JO: a se insera în text numărul regulamentului din documentul 2017/0293 (COD) - PE 6/19 și a se completa nota de subsol corespunzătoare.

- (7) 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 reducerilor emisiilor și a eficienței energetice în sectorul transporturilor, pentru transportul electric și pentru sursele regenerabile de energie în sectorul transporturilor.
- (8) Pentru a le oferi consumatorilor din Uniune o energie sigură, durabilă, competitivă și accesibilă ca preț, contribuția eficienței energetice 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 de energie, sectorul transporturilor are un imens potențial în această privință.
- (9) Emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele, inclusiv de camioane, autobuze și autocare, reprezintă circa 6 % din totalul emisiilor de CO₂ din Uniune și circa 25 % din totalul emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier. În absența unor măsuri suplimentare, este de așteptat ca proporția emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele să crească cu circa 9 % între 2010 și 2030. În prezent, dreptul Uniunii nu prevede cerințe de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele, astfel că se impune luarea unor măsuri specifice pentru astfel de vehicule, fără întârziere.

- (10) Ar trebui stabilite, prin urmare, obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru parcurile de vehicule grele 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 Uniunii în materie de climă și de energie pentru 2030 și ulterior. De asemenea, o astfel de abordare pe etape oferă industriei un semnal clar și la timp pentru a accelera introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule grele cu emisii zero și cu emisii scăzute. Adoptarea vehiculelor grele cu emisii zero ar trebui să contribuie, de asemenea, la abordarea problemelor de mobilitate urbană. Pe lângă faptul că este esențială pentru a reduce emisiile de CO₂ generate de transportul rutier, promovarea unor astfel de vehicule grele de către producători este, de asemenea, importantă pentru reducerea eficace a poluanților atmosferici și a nivelurilor excesive de zgomot în orașe și în zonele urbane.
- (11) Pentru a valorifica integral potențialul în materie de eficiență energetică și a asigura contribuția întregului sector al transportului rutier la reducerea convenită a emisiilor de gaze cu efect de seră, este oportun ca standardele de performanță deja existente privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare să fie completate prin stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi. Aceste standarde de performanță vor stimula inovarea în domeniul tehnologiilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, contribuind la consolidarea poziției de lider tehnologic a producătorilor și furnizorilor din Uniune și la asigurarea de locuri de muncă de înaltă calificare pe termen lung.

- (12) Având în vedere că schimbările climatice sunt o problemă transfrontalieră și că este necesar să se asigure funcționalitatea pieței unice, atât pentru serviciile de transport rutier, cât și pentru vehiculele grele, evitând totodată orice fragmentare a pieței, este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele. Aceste standarde de performanță ar trebui să nu aducă atingere dreptului Uniunii în materie de concurență.
- (13) La definirea nivelurilor reducerilor de emisii de CO₂ care ar trebui atinse de parcul de vehicule grele din Uniune, ar trebui să se țină cont de eficacitatea respectivelor niveluri de reducere pentru asigurarea unei contribuții eficiente din punctul de vedere a costurilor la reducerea până în 2030 a emisiilor de CO₂ în sectoarele care fac obiectul Regulamentului (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului¹, de costurile și economiile care ar rezulta pentru societate, producători, operatorii de transport și consumatori, precum și de implicațiile directe și indirecte ale acestora pentru ocuparea forței de muncă și inovare și de beneficiile conexe constând în reducerea poluării atmosferice și îmbunătățirea securității energetice.

¹ 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).

- (14) 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.
- (15) 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 sectorul transportului rutier. Aceasta include investiții publice și private în cercetare și inovare, creșterea ofertei de vehicule grele cu emisii zero și cu emisii scăzute, instalarea infrastructurilor de reîncărcare și de realimentare, integrarea în sistemele energetice, furnizarea durabilă de materiale pentru baterii, 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, inclusiv prin stimulente care să încurajeze asimilarea vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute.

- (16) Ca parte a punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹ a fost introdusă o nouă procedură de determinare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele. Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei² prevede o metodologie, bazată pe instrumentul VECTO, prin care pot fi simulate emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al vehiculelor grele întregi. Această metodologie permite să se țină seama de diversitatea sectorului vehiculelor grele și de gradul ridicat de adaptare a vehiculelor grele individuale. Într-o primă etapă, începând de la 1 iulie 2019, emisiile de CO₂ sunt determinate pentru patru grupe de vehicule grele, care reprezintă circa 65 %-70 % din totalul emisiilor de CO₂ generate de parcul de vehicule grele din Uniune.
- (17) Având în vedere procesul de inovare și pentru a ține cont de aplicarea unor noi tehnologii care îmbunătățesc eficiența consumului de combustibil al vehiculelor grele, instrumentul de simulare VECTO și Regulamentul (UE) 2017/2400 vor fi actualizate permanent și în timp util.

¹ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

² Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil pentru vehiculele grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei (JO L 349, 29.12.2017, p. 1).

- (18) Datele privind emisiile de CO₂ determinate în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 trebuie monitorizate conform Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Pe aceste date ar trebui să se bazeze stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ care trebuie atinse de cele patru grupe de vehicule grele cu cele mai mari emisii din Uniune, precum și stabilirea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător pentru o perioadă de raportare dată.
- (19) Pentru 2025 ar trebui stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂, constând într-o reducere relativă bazată pe emisiile medii de CO₂ ale vehiculelor grele nou-înmatriculate în perioada dintre 1 iulie 2019 și 30 iunie 2020, care să reflecte adoptarea unor tehnologii disponibile cu ușurință și eficiente din punctul de vedere al costurilor. De asemenea, ar trebui stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ pentru perioada de după 2030. Obiectivul respectiv ar trebui să se aplice cu excepția cazului în care se decide altfel pe baza revizuirii care ar urma să aibă loc în 2022. Obiectivul pentru 2030 ar trebui evaluat în conformitate cu angajamentele asumate de Uniunea Europeană în cadrul Acordului de la Paris.
- (20) Pentru a se asigura un caracter robust al nivelului de referință al emisiilor de CO₂ astfel încât să nu se înregistreze un nivel crescut de emisii de CO₂ ale vehiculelor grele prin intermediul unor mijloace procedurale necorespunzătoare, lucru care nu ar fi reprezentativ pentru o situație în care emisiile de CO₂ fac deja obiectul unor norme, este oportun să se furnizeze o metodologie pentru corectarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ acolo unde este necesar.

¹ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

- (21) Gazul natural lichefiat (GNL) este un combustibil disponibil ca alternativă la motorină pentru vehiculele grele. Implementarea tehnologiilor actuale și a tehnologiilor viitoare, mai inovatoare, bazate pe GNL va contribui la respectarea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ pe termen scurt și mediu, întrucât utilizarea tehnologiilor bazate pe GNL conduce la emisii de CO₂ mai mici decât cele ale vehiculelor pe motorină. Potențialul de reducere a emisiilor de CO₂ al vehiculelor alimentate cu GNL este deja integral reflectat în VECTO. În plus, tehnologiile actuale bazate pe GNL asigură un nivel scăzut de emisii de poluanți atmosferici, cum ar fi NO_x și particulele în suspensie. Infrastructura minimă suficientă de alimentare cu combustibil este, de asemenea, disponibilă și se extinde în contextul aplicării cadrelor naționale de politică privind infrastructurile pentru combustibilii alternativi.
- (22) La calcularea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pe care se bazează stabilirea obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ pentru 2025 și 2030, ar trebui să se țină cont de potențialul preconizat de reducere a emisiilor de CO₂ al parcului de vehicule grele. Prin urmare, este oportun să fie excluse din acest calcul vehiculele de uz specific, cum ar fi vehiculele utilizate pentru colectarea gunoiului sau pentru lucrări de construcții. Aceste vehicule au, comparativ, un kilometraj redus și, ca urmare a traseelor specifice parcurse, măsurile tehnice de reducere a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil nu par să fie la fel de eficiente din punctul de vedere al costurilor ca în cazul vehiculelor grele utilizate pentru livrarea de bunuri.
- (23) Cerințele de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui exprimate în grame CO₂ pe tonă-kilometru, pentru a reflecta utilitatea vehiculelor grele.

- (24) Cerințele totale de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui repartizate echitabil între producători, ținând cont de diversitatea vehiculelor grele din punctul de vedere al proiectării și al modului de utilizare, al kilometrajului anual, al sarcinii utile și al configurației remorcii. Prin urmare, este oportun ca vehiculele grele să fie împărțite în subgrupuri diferite și separate de vehicule care să reflecte utilizarea tipică și caracteristicile tehnice specifice ale acestora. Prin stabilirea de obiective anuale privind emisiile de CO₂ specifice pentru fiecare producător, sub forma unei medii ponderate a obiectivelor definite pentru fiecare astfel de subgrup de vehicule, se asigură, de asemenea, producătorilor posibilitatea de a compensa efectiv eventualele performanțe reduse ale vehiculelor din anumite subgrupuri de vehicule cu performanțele superioare ale vehiculelor din alte subgrupuri, ținând cont de emisiile medii de CO₂ pe durata de viață a vehiculelor din diversele subgrupuri de vehicule.
- (25) Respectarea de către un producător a obiectivelor sale specifice anuale privind emisiile de CO₂ ar trebui evaluată pe baza mediei emisiilor sale de CO₂. La determinarea mediei emisiilor specifice de CO₂, ar trebui avute în vedere și caracteristicile specifice reflectate în fiecare subgrup de vehicule. Drept urmare, media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător ar trebui să se bazeze pe media emisiilor de CO₂ determinate pentru fiecare subgrup de vehicule, inclusiv prin aplicarea unei ponderi bazate pe kilometrajul anual mediu și pe sarcina utilă medie preconizate ale acestuia, care reflectă emisiile totale de CO₂ pe durata de viață. Din cauza potențialului limitat de reducere a emisiilor de CO₂ al vehiculelor de uz specific, acestea nu ar trebui incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂.

- (26) Pentru a asigura tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero și pentru a asigura stimulente pentru dezvoltarea și adoptarea pe piața Uniunii a unor vehicule grele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care ar completa instrumentele ce acționează asupra cererii, cum ar fi Directiva 2009/33/CE¹ a Parlamentului European și a Consiliului, ar trebui introdus un mecanism specific, sub forma creditelor suplimentare, pentru perioadele de raportare dinainte de 2025 și ar trebui să se stabilească o valoare de referință pentru cota de vehicule grele cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al unui producător pentru perioadele de raportare de după 2025.
- (27) Sistemul de stimulente ar trebui stabilit astfel încât să li se asigure furnizorilor de infrastructuri de încărcare și producătorilor o certitudine legată de investiții, cu scopul de a promova adoptarea rapidă pe piața Uniunii a vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute, însă totodată ar trebui să se asigure o anumită flexibilitate pentru ca producătorii să poată decide ei înșiși când își programează investițiile.
- (28) Pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător în perioadele de raportare dinainte de 2025, toate vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute ar trebui luate în considerare de mai multe ori. Pentru perioadele de raportare de după 2025, media emisiilor de CO₂ specifice ale unui producător ar trebui să fie calculată luând în considerare performanța sa în funcție de valoarea de referință pentru vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute. Nivelul stimulentei ar trebui să varieze în funcție de emisiile de CO₂ efective ale fiecărui vehicul. Pentru a evita o periclitare a obiectivelor de mediu, reducerile de emisii de CO₂ rezultate ar trebui să fie plafonate.

¹ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

- (29) Vehiculele grele cu emisii scăzute ar trebui să beneficieze de stimulente numai dacă emisiile lor de CO₂ sunt mai mici de jumătate din nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ale tuturor vehiculelor din subgrupul de vehicule cărui îi aparține vehiculul greu. Acest lucru ar stimula inovarea în domeniu.
- (30) În conceperea mecanismului de stimulare a adoptării vehiculelor grele cu emisii zero ar trebui să se ia în considerare și camioanele mai mici care nu sunt vizate de obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite în prezentul regulament. Vehiculele respective pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ la soluționarea problemei poluării atmosferice din orașe. Pentru a se asigura un echilibru al stimulentelelor între diversele tipuri de vehicule, reducerea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător generată de camioanele mai mici cu emisii zero ar trebui să fie la rândul ei plafonată.
- (31) Pentru a promova o punere în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor a cerințelor de reducere a emisiilor de CO₂, ținând în același timp cont de componența variabilă a parcului de vehicule grele și de fluctuațiile emisiilor de CO₂ de-a lungul anilor, producătorii ar trebui să aibă posibilitatea de a compensa performanțele superioare înregistrate într-un an în raport cu obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ cu performanțele reduse din alt an,

- (32) Pentru a stimula realizarea cât mai rapidă a reducerilor emisiilor de CO₂, un producător a cărui medie a emisiilor specifice de CO₂ este inferioară traiectoriei de reducere a emisiilor de CO₂, definită de nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și de obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru 2025, ar trebui să aibă posibilitatea de a acumula creditele respective de emisii pentru calculul prin care se verifică respectarea obiectului pentru 2025. În mod similar, un producător a cărui medie a emisiilor specifice de CO₂ este inferioară traiectoriei de reducere a emisiilor de CO₂, definită de obiectivul pentru 2025 și de obiectivul aplicabil începând cu 2030, ar trebui să aibă posibilitatea de a acumula creditele respective de emisii pentru calculul prin care se verifică respectarea obiectivelor privind emisiile de CO₂ dintre 1 iulie 2025 și 30 iunie 2030.
- (33) În cazul nerespectării obiectivului privind emisiile de CO₂ specifice în oricare dintre perioadele de raportare de 12 luni începând de la 1 iulie 2025 și până la 30 iunie 2030, un producător ar trebui să aibă, de asemenea, posibilitatea de a obține un debit de emisii limitat. Cu toate acestea, în perioada de raportare pentru anul 2029 care se încheie la 30 iunie 2030, producătorii ar trebui să lichideze eventualele debite de emisii rămase.
- (34) Creditele și debitele de emisii ar trebui avute în vedere numai pentru a verifica respectarea de către un producător a obiectivului său privind emisiile specifice de CO₂ și nu ca active transferabile sau supuse unor măsuri fiscale.

(35) Comisia ar trebui să impună o sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare de CO₂, dacă se constată că un producător are emisii suplimentare de CO₂, ținând cont de creditele și debitele de emisii ale acestuia. Informațiile privind emisiile suplimentare de CO₂ ale producătorilor ar trebui puse la dispoziția publicului. Pentru a furniza producătorilor suficiente stimulente pentru a lua măsuri de reducere a emisiilor specifice de CO₂ generate de vehiculele grele, este important ca prima să depășească media costurilor marginale ale tehnologiilor necesare pentru respectarea obiectivelor privind emisiile de CO₂. Metodologia de colectare a primelor ar trebui stabilită printr-un act de punere în aplicare, ținând cont de metodologia adoptată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Prima ar trebui considerată venit la bugetul general al Uniunii. Ca parte a evaluării care trebuie efectuate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/...⁺, Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a aloca aceste sume 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.

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).

⁺ JO: a se insera în text numărul regulamentului din documentul 2017/0293 (COD) - PE 6/19.

- (36) Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂ prevăzute de prezentul regulament este necesar un mecanism robust de asigurare a respectării normelor. Obligațiile de a furniza date exacte, impuse producătorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956, și amenzile administrative care pot fi impuse în cazul nerespectării acestor obligații contribuie la asigurarea fiabilității datelor utilizate pentru a verifica respectarea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament.
- (37) Pentru realizarea reducerilor emisiilor de CO₂ prevăzute în prezentul regulament, ar trebui ca emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în uz să fie conforme cu valorile determinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor de punere în aplicare a acestuia. Prin urmare, la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistematică a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în uz, constatată de autoritățile de omologare de tip.

(38) Pentru a putea întreprinde astfel de măsuri, 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 grele aflate în circulație, stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 595/2009 și măsurile de punere în aplicare a acestuia, și valorile emisiilor de CO₂ înregistrate în certificatele de conformitate, certificatele individuale de omologare de tip sau dosarele cu informații pentru client. 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 certificare. 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 (CE) nr. 595/2009 și în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului¹, iar statele membre, pe această bază, ar trebui să ia măsurile necesare în temeiul capitolului XI din Regulamentul (UE) 2018/858.

¹ 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) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

- (39) Eficacitatea obiectivelor stabilite în prezentul regulament în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de reprezentativitatea în condiții reale de conducere a metodologiei utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂. În conformitate cu avizul din 2016 al Mecanismului de consiliere științifică (MCS) referitor la vehiculele ușoare și cu recomandarea Parlamentului European elaborată în urma anchetei sale privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor, este oportun ca și în cazul vehiculelor grele să fie instituit un mecanism de evaluare a reprezentativității, în condiții reale de conducere, a valorilor reprezentând emisiile de CO₂ și consumul energetic, determinate conform Regulamentului (UE) 2017/2400. Cel mai fiabil mod de a asigura reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor respective constă în utilizarea datelor provenite de la dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie. Comisia ar trebui, prin urmare, 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 astfel de evaluări și de a asigura disponibilitatea publică a acestor date, garantând, în același timp, protecția datelor cu caracter personal.
- (40) 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 determinate cu instrumentul VECTO în conformitate cu Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurile de punere în aplicare a acestuia rămân reprezentative în timp pentru emisiile de CO₂ generate în condiții reale de conducere pentru toți producătorii și, mai precis, modul în care astfel de date pot fi utilizate pentru a monitoriza decalajul dintre emisiile de CO₂ determinate de instrumentul VECTO și emisiile de CO₂ în condiții reale de conducere și, după caz, pentru a evita ca acest decalaj să se mărească.

- (41) În 2022, Comisia ar trebui să evalueze eficacitatea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ prevăzute în prezentul regulament și în special nivelul obiectivului de reducere a emisiilor de CO₂ care trebuie realizate până în 2030, modalitățile care ar trebui să fie disponibile pentru atingerea respectivului obiectiv și a unor obiective mai ambițioase, precum și stabilirea unor obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru alte tipuri de vehicule grele, cum ar fi camioanele mai mici, vehiculele de uz specific, autobuzele, autocarele și remorcile. Această evaluare ar trebui să ia, de asemenea, în considerare, strict în sensul prezentului regulament, vehiculele grele și combinațiile de vehicule ținând seama de greutatea și dimensiunile aplicabile în transportul național, de exemplu soluțiile modulare și intermodale, evaluând totodată eventualele aspecte referitoare la siguranța și eficiența transportului, la efectele intermodale, de mediu, asupra infrastructurii și la cele de recul, precum și situația geografică a statelor membre.
- (42) Este important să se evalueze emisiile generate de-a lungul întregului ciclu de viață al vehiculelor grele 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 vehiculele grele care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia ar trebui să adopte măsuri de urmărire, inclusiv, dacă este cazul, propuneri legislative.

- (43) Pentru a se asigura că emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor grele continuă să fie reprezentative și complet actualizate, modificările Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și ale măsurilor de punere în aplicare a acestuia care afectează emisiile specifice de CO₂ trebuie să se reflecte în prezentul regulament. În acest scop, Comisia ar trebui să aibă competența de a stabili o metodologie de definire a unui vehicul greu reprezentativ pentru fiecare subgrup de vehicule, pe baza căreia ar trebui evaluate modificările aduse emisiilor specifice de CO₂.
- (44) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențele de executare cu privire la publicarea unei liste a anumitor date și performanțe ale producătorilor.

(45) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențele de executare cu privire la identificarea vehiculelor certificate ca fiind vehicule de uz specific și aplicarea de corecții la media anuală a emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, colectarea primelor pentru emisiile suplimentare de CO₂, raportarea abaterilor și luarea în considerare a acestora la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂, evaluarea aplicării condițiilor în care s-a determinat nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și criteriile pentru a determina dacă emisiile respective au fost majorate în mod nejustificat și, în caz afirmativ, modalitatea în care ar trebui corectate, asigurarea faptului că anumiți parametri privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele sunt puși la dispoziția Comisiei, efectuarea verificărilor cu privire la faptul că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarele cu informații pentru client corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor grele în circulație și cu privire prezența oricăror strategii care îmbunătățesc în mod artificial performanța vehiculului în cadrul testelor sau calculelor efectuate, și definirea unuia sau a mai multor vehicule reprezentative pentru un subgrup de vehicule, pe baza cărora se determină ajustarea sarcinii utile. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) 595/2009, ar trebui conferite Comisiei competențele de executare cu privire la stabilirea anumitor aspecte privind performanțele de mediu ale vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄. Competențele de punere în aplicare menționate la prezentul considerent ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹.

¹ 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).

(46) Pentru a modifica sau a completa elemente neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, ar trebui delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competența de a adopta acte pentru ajustarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂, în ceea ce privește stabilirea principiilor directe și a criteriilor pentru definirea procedurilor de verificare a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele în circulație și pentru modificarea anexelor la prezentul regulament în ceea ce privește anumiți parametri tehnici, inclusiv a ponderilor corespunzătoare profilurilor de operare, a valorilor sarcinii utile și ale kilometrajului anual ale vehiculelor, precum și a factorilor de ajustare a sarcinii utile. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. 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.

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (47) Întrucât obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,
- (48) Regulamentele (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 și Directiva 96/53/CE¹ ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

¹ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

Articolul 1
Obiectul și obiectivul

Pentru a contribui la îndeplinirea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 cu 30 % sub nivelurile din 2005 în sectoarele care fac obiectul articolului 2 din Regulamentul (UE) 2018/842 și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris, precum și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, prezentul regulament stabilește cerințele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi, care să ducă la o scădere a emisiilor specifice de CO₂ ale parcului de vehicule grele noi din Uniune față de nivelul de referință al emisiilor de CO₂, după cum urmează:

- (a) cu 15 % pentru perioadele de raportare începând cu anul 2025;
- (b) cu 30 % pentru perioadele de raportare începând cu anul 2030 și ulterior, cu excepția cazului în care se decide altfel pe baza revizuirii menționate la articolul 15.

Nivelul de referință al emisiilor de CO₂ se bazează pe datele de monitorizare raportate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956 pentru perioada dintre 1 iulie 2019 și 30 iunie 2020 (denumită în continuare „perioada de referință”), excluzând vehiculele de uz specific, și se calculează în conformitate cu punctul 3 din anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2
Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor grele noi din categoriile N₂ și N₃ având următoarele caracteristici:
- (a) camioane rigide cu o configurație a osiilor de 4x2 și o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 16 tone;
 - (b) camioane rigide cu o configurație a osiilor de 6x2;
 - (c) autotractoare cu o configurație a osiilor de 4x2 și o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 16 tone; și
 - (d) autotractoare cu o configurație a osiei de 6x2;

Regulamentul se aplică, de asemenea, în sensul articolului 5 și al punctului 2.3 din anexa I la prezentul regulament, vehiculelor grele noi din categoria N care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹ și nu au caracteristicile prevăzute la literele (a)-(d) de la primul paragraf.

¹ 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).

Categoriile de vehicule menționate la prezentul alineat primul și al doilea paragraf se referă la categoriile de vehicule astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹.

- (2) În sensul prezentului regulament, vehiculele menționate la alineatul (1) sunt considerate vehicule grele noi într-o perioadă de 12 luni dată începând cu 1 iulie, dacă sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată în perioada respectivă și dacă nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii.

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) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o procedură specifică pentru identificarea vehiculelor grele noi certificate ca fiind vehicule de uz specific în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și al măsurilor de punere în aplicare a acestuia, dar care nu sunt înmatriculate ca atare, și aplică corecții la media anuală a emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător pentru a ține seama de vehiculele respective, începând cu perioada de raportare a anului 2021 și pentru fiecare perioadă de raportare ulterioară. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2) din prezentul regulament.

¹ 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 (Directiva-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „nivel de referință al emisiilor de CO₂” înseamnă media emisiilor specifice de CO₂ din perioada de referință menționată la articolul 1 al doilea paragraf ale tuturor vehiculelor grele noi din fiecare subgrup de vehicule, cu excepția vehiculelor de uz specific, determinată în conformitate cu punctul 3 din anexa I;
2. „emisiile specifice de CO₂” înseamnă emisiile de CO₂ ale unui vehicul greu individual, determinate în conformitate cu punctul 2.1 din anexa I;
3. „perioada de raportare a anului Y” înseamnă perioada cuprinsă între data de 1 iulie a anului Y și data de 30 iunie a anului Y+1;
4. „media emisiilor specifice de CO₂” înseamnă media emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor grele noi ale unui producător într-o anumită perioadă de raportare, determinată în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I;
5. „obiectivul privind emisiile specifice de CO₂” înseamnă obiectivul unui producător individual privind emisiile de CO₂, exprimat în g/tkm și determinat anual, pentru perioada de raportare anterioară, în conformitate cu punctul 4 din anexa I;

6. „camion rigid” înseamnă un camion care nu este proiectat sau construit pentru remorcarea unei semiremorci;
7. „autotractor” înseamnă o unitate de tractare proiectată și construită în mod exclusiv sau în principal pentru a remorca semiremorci;
8. „subgrup de vehicule” înseamnă o grupare de vehicule, definită la punctul 1 din anexa I, caracterizate de un set comun și distinctiv de criterii tehnice relevante pentru determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale acestora;
9. „vehicul de uz specific” înseamnă un vehicul greu pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, numai pentru alte profiluri de operare decât cele definite la punctul 2.1 din anexa I la prezentul regulament;
10. „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil de transmiterea datelor privind vehiculele grele noi în temeiul articolului 5 din Regulamentul (UE) 2018/956 sau, în cazul vehiculelor grele cu emisii zero, persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip a unui vehicul întreg sau ale procedurii de aprobare individuală în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;

11. „vehicul greu cu emisii zero” înseamnă un vehicul greu fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă ale cărui emisii determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt mai mici de 1 g CO₂/kWh sau ale cărui emisii determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului¹ și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt mai mici de 1 g CO₂/km;
12. „vehicul greu cu emisii scăzute” înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO₂, determinate în conformitate cu punctul 2.3.3 din anexa I, sunt mai mici de jumătate din nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru toate vehiculele din subgrupul de vehicule de care aparține vehiculul greu;
13. „profil de operare” înseamnă o combinație între ciclul de viteză urmărit, sarcina utilă a vehiculului, configurația caroseriei sau a remorcii și alți parametri, după caz, care reflectă utilizarea specifică a vehiculului și pe baza cărora sunt determinate valorile oficiale ale emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil ale unui vehicul greu;
14. „ciclul de viteză urmărit” înseamnă descrierea vitezei vehiculului pe care șoferul intenționează să o atingă sau la care acesta este limitat de condițiile de trafic, ca funcție de distanța parcursă într-o cursă;

¹ 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).

15. „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă greutatea bunurilor pe care un vehicul le transportă în diverse condiții.

Articolul 4

Media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător

Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător media emisiilor specifice de CO₂, exprimată în g/tkm pentru perioada de raportare precedentă, ținând cont de următoarele elemente:

- (a) datele raportate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956 pentru vehiculele grele noi ale producătorului înmatriculate în perioada de raportare precedentă, cu excepția vehiculelor de uz specific; și
- (b) factorul de emisii zero și de emisii scăzute, determinat în conformitate cu articolul 5.

Media emisiilor specifice de CO₂ se determină în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I.

Articolul 5

Vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute

- (1) Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, factorul de emisii zero și de emisii scăzute.

Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autovehicule al producătorului dintr-o perioadă de raportare, inclusiv de numărul și de emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele cu emisii zero menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, precum și ale vehiculelor de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute, și se determină în conformitate cu punctul 2.3 din anexa I.

- (2) Pentru perioadele de raportare 2019-2024, vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute sunt numărate după cum urmează în sensul alineatului (1):
- (a) un vehicul greu cu emisii zero este considerat ca reprezentând două vehicule; și
 - (b) un vehicul greu cu emisii scăzute este considerat ca reprezentând până la două vehicule, în funcție de emisiile sale specifice de CO₂ și de pragul de emisii scăzute al subgrupului de vehicule din care face parte vehiculul, astfel cum este definit la punctul 2.3.3 din anexa I.

Factorul de emisii zero și de emisii scăzute se determină în conformitate cu punctul 2.3.1 din anexa I.

- (3) Pentru perioadele de raportare începând cu 2025, factorul de emisii zero și cu emisii scăzute se determină pe baza unei valori de referință de 2 % în conformitate cu punctul 2.3.2 din anexa I.

- (4) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția vehiculelor grele cu emisii zero menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 1,5 %.

Articolul 6

Obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător

Începând cu 1 iulie 2026 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂. Obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ este suma produselor următoarelor valori pentru toate subgrupurile de vehicule:

- (a) obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 primul paragraf litera (a) sau (b), după caz;
- (b) nivelul de referință al emisiilor de CO₂;
- (c) cota de vehicule deținută de producător în fiecare subgrup de vehicule;
- (d) factorii de ponderare a kilometrajului anual și a sarcinii utile a vehiculelor aplicați fiecărui subgrup de vehicule.

Obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ se determină în conformitate cu punctul 4 din anexa I.

Articolul 7
Creditele și debitele de emisii

- (1) Pentru a verifica dacă un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ în perioadele de raportare ale anilor 2025-2029, se ține cont de creditele sau debitele de emisii ale acestuia, determinate în conformitate cu punctul 5 din anexa I, care corespund numărului de vehicule grele noi, cu excepția vehiculelor de uz specific, ale producătorului dintr-o perioadă de raportare, înmulțite cu:
- (a) diferența dintre traiectoria de reducere a emisiilor de CO₂ menționată la alineatul (2) și media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului respectiv, dacă această diferență este pozitivă (denumită în continuare „credite de emisii”); sau
 - (b) diferența dintre media emisiilor specifice de CO₂ și obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al producătorului respectiv, dacă această diferență este pozitivă (denumită în continuare „debite de emisii”).

Creditele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2019-2029. Cu toate acestea, creditele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2019-2024 sunt luate în considerare numai pentru verificarea respectării de către producător a obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ doar pentru perioada de raportare a anului 2025.

Debitele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2025-2029. Cu toate acestea, debitul total de emisii al unui producător nu trebuie să depășească 5 % din obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al producătorului pentru perioada de raportare a anului 2025, înmulțit cu numărul de vehicule grele ale producătorului din perioada respectivă (denumită în continuare „limita debitelor de emisii”).

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2028 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în perioada de raportare a anului 2029.

- (2) Traectoria de reducere a emisiilor de CO₂ se stabilește pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I, pe baza unei traiectorii liniare trasate între nivelul de referință al emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 al doilea paragraf și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2025, astfel cum este prevăzut la același articol primul paragraf litera (a) și între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2025 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioadele de raportare începând cu anul 2030, astfel cum este prevăzut la primul paragraf litera (b) din articolul menționat.

Articolul 8

Respectarea obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂

- (1) Dacă se constată, în temeiul alineatului (2), că un producător are emisii suplimentare de CO₂ într-o perioadă de raportare dată începând cu 2025, Comisia impune o primă pentru emisiile suplimentare de CO₂, calculată potrivit formulei următoare:
- (a) pentru perioada 2025-2029,
- (Prima pentru emisiile suplimentare de CO₂) = (Emisiile suplimentare de CO₂ x 4 250 EUR/g CO₂/tkm)
- (b) începând cu 2030,
- (Prima pentru emisiile suplimentare de CO₂) = (Emisiile suplimentare de CO₂ x 6 800 EUR/g CO₂/tkm).
- (2) Se consideră că un producător are emisii suplimentare de CO₂ în oricare dintre cazurile următoare:
- (a) dacă, în oricare dintre perioadele de raportare din intervalul 2025-2028, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii depășește limita debitelor de emisii prevăzută la articolul 7 alineatul (1) al treilea paragraf;
- (b) dacă în perioada de raportare a anului 2029, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii este pozitivă;
- (c) dacă începând cu perioada de raportare a anului 2030, media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului este mai mare decât obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al acestuia.

Emisiile suplimentare de CO₂ dintr-o perioadă de raportare dată se calculează în conformitate cu punctul 6 din anexa I.

- (3) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare de CO₂ 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).
- (4) Primele pentru emisii suplimentare de CO₂ sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii Europene.

Articolul 9

Verificarea datelor de monitorizare

- (1) Autoritățile de omologare de tip raportează Comisiei fără întârziere orice abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în circulație, de la valorile menționate în certificatele de conformitate sau în dosarul cu informații pentru client menționat la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2017/2400, constatate în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din prezentul regulament.
- (2) Comisia ia în considerare abaterile menționate la alineatul (1) la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător.

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

Articolul 10

Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂

Pentru a asigura caracterul robust și reprezentativ al nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ca bază de determinare a obiectivelor privind emisiile de CO₂ ale întregului parc de vehicule din Uniune, Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, metodologia de evaluare a aplicării condițiilor în care s-a determinat nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și criteriile pentru a determina dacă emisiile respective au fost majorate în mod nejustificat și, în caz afirmativ, modalitatea în care ar trebui corectate.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

Articolul 11

Publicarea datelor și a performanțelor producătorilor

- (1) Până la data de 30 aprilie a fiecărui an, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia publică o listă care conține:
 - (a) începând cu 1 iulie 2020, pentru fiecare producător, media emisiilor specifice de CO₂ din perioada de raportare precedentă, menționată la articolul 4;
 - (b) începând cu 1 iulie 2020, pentru fiecare producător, factorul de emisii zero și de emisii scăzute din perioada de raportare precedentă, menționat la articolul 5 alineatul (1);
 - (c) începând cu 1 iulie 2026, pentru fiecare producător, obiectivul acestuia privind emisiile specifice de CO₂ din perioada de raportare precedentă, menționat la articolul 6;
 - (d) începând cu 1 iulie 2020 până la 30 iunie 2031, pentru fiecare producător, traiectoria de reducere a emisiilor de CO₂, creditele de emisie și, începând cu 1 iulie 2026 și până la 30 iunie 2031, debitele de emisii ale acestuia din perioada de raportare precedentă, menționate la articolul 7;
 - (e) începând cu 1 iulie 2026, pentru fiecare producător, emisiile suplimentare de CO₂ ale acestuia din perioada de raportare precedentă, astfel cum sunt menționate la articolul 8 alineatul (1);
 - (f) începând cu 1 iulie 2020, media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniune în perioada de raportare precedentă.

Lista, care urmează să fie publicată până la 30 aprilie 2021, include nivelul de referință al emisiilor de CO₂ prevăzut la articolul 1 al doilea paragraf.

- (2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a ajusta nivelul de referință al emisiilor de CO₂ după cum urmează:
- (a) dacă ponderile aplicate pentru profilurile de operare sau valorile sarcinii utile a vehiculului au fost ajustate în temeiul articolului 14 alineatul (1) literele (b) sau (c), prin aplicarea procedurii prevăzute la punctul 1 din anexa II;
 - (b) dacă au fost determinați factori de ajustare în temeiul articolului 14 alineatul (2), prin aplicarea acestor factori de ajustare la nivelul de referință al emisiilor de CO₂.
 - (c) dacă s-a constatat o creștere necorespunzătoare a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în conformitate cu metodologia menționată la articolul 10, prin corectarea nivelului de referință corectat al emisiilor de CO₂ până la 30 aprilie 2022.

Comisia publică nivelurile de referință ajustate ale emisiilor de CO₂ și aplică aceste valori la calculul obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ pentru fiecare producător, aplicabile în perioadele de raportare începând de la data aplicării actelor delegate prin care sunt ajustate valorile.

Articolul 12

Emisiile de CO₂ și consumul de 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 energie, determinate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 595/2009.

De asemenea, Comisia colectează cu regularitate date privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele folosind dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie, începând cu vehiculele grele noi înmatriculate de la data aplicării măsurilor menționate la articolul 5c litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.

- (2) În scopul menționat la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia se asigură că următorii parametri privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele sunt puși la dispoziția acestora la intervale regulate, începând de la data aplicării măsurilor menționate la articolul 5c litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, de către producători, de către autoritățile naționale sau prin transfer direct de date de la vehicule, după caz:
- (a) numărul de identificare a vehiculului;

- (b) combustibilul și energia electrică consumate;
- (c) distanța totală parcursă;
- (d) sarcina utilă;
- (e) în cazul vehiculelor grele electrice hibride cu sursă de alimentare externă, combustibilul și energia electrică consumate și distanța parcursă repartizată în funcție de diferitele moduri de conducere;
- (f) alți parametri necesari pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.

Comisia prelucrează datele primite în temeiul primului paragraf de la prezentul alineat în vederea creării unui set de date anonimizate și agregate, inclusiv pentru fiecare producător, în sensul alineatului (1). Numerele de identificare ale vehiculelor sunt utilizate exclusiv în scopul prelucrării datelor 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, în termen de doi ani și cinci luni de la data aplicării măsurilor menționate la articolul 5c litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, 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 energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu respectivul regulament 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 și, pentru a evita creșterea decalajului respectiv, evaluează, în 2027, fezabilitatea unui mecanism de ajustare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului începând din 2030 și, dacă este cazul, prezintă o propunere legislativă pentru a institui un astfel de mecanism.

- (4) Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, procedura detaliată pentru colectarea și prelucrarea datelor menționată la alineatul (2) de la 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 grele în circulație

- (1) Producătorii se asigură că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarul cu informații pentru client menționat la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2017/2400 corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor grele în circulație, determinate în conformitate cu regulamentul respectiv.

- (2) După intrarea în vigoare a procedurilor menționate la alineatul (4) din prezentul articol, autoritățile de omologare de tip verifică, în cazul producătorilor cărora le-au acordat o licență de operare a instrumentului de simulare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative de vehicule, dacă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarul cu informații pentru client corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor grele în circulație, stabilite în conformitate cu regulamentul respectiv și cu măsurile sale de punere în aplicare, luând în același timp în considerare, printre altele, datele disponibile obținute de la dispozitivele de la bord de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie.

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 sau calculelor efectuate pentru certificarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil, printre altele prin utilizarea datelor obținute de la dispozitivele de la bord de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie.

- (3) În cazul în care, în urma verificărilor efectuate în temeiul alineatului (2), se constată fie faptul că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil nu corespund, din motive care nu pot fi atribuite funcționării defectuoase a instrumentului de simulare, fie 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 dosarului cu informații pentru client, a certificatelor de conformitate și a certificatelor individuale de omologare de tip, după caz.

- (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 ca, înainte de a adopta actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf, 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.

Articolul 14

Modificarea anexelor I și II

- (1) Pentru a se asigura că parametrii tehnici utilizați pentru calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător în temeiul articolului 4 și pentru calculul obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ în temeiul articolului 6 țin cont de progresele tehnice și de evoluția logisticii transportului de marfă, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica următoarele dispoziții prevăzute în anexele I și II:
- (a) intrările referitoare la tipul de cabină și la puterea motorului din tabelul 1 din anexa I, precum și definițiile termenilor de „cabină cu cușetă” și „cabină de zi” menționate în tabelul respectiv;
 - (b) ponderile aplicate pentru profilurile de operare, prevăzute în tabelul 2 din anexa I;

- (c) valorile sarcinii utile a vehiculului prevăzute în tabelul 3 din anexa I și factorii de ajustare a sarcinii utile a vehiculului prevăzuți în tabelul 1 din anexa II;
 - (d) valorile kilometrajului anual prevăzute în tabelul 4 din anexa I.
- (2) Dacă procedurile pentru omologare de tip prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și în măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt modificate prin alte ajustări decât cele menționate la prezentul articol alineatul (1) literele (b) și (c) astfel încât nivelul emisiilor de CO₂ ale vehiculelor reprezentative definite în temeiul prezentului alineat crește sau scade cu mai mult de 5 g CO₂/km, Comisia aplică, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) primul paragraf litera (b), un factor de ajustare a nivelului de referință al emisiilor de CO₂, care se calculează cu formula prevăzută la punctul 2 din anexa II.
- (3) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o metodologie pentru definirea unuia sau a mai multor vehicule reprezentative pentru un subgrup de vehicule, inclusiv a ponderilor statistice ale acestora, pe baza cărora se determină ajustarea menționată la prezentul articol alineatul (2), ținând cont de datele de monitorizare raportate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956 și de caracteristicile tehnice ale vehiculelor indicate la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2017/2400. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2) din prezentul regulament.

Articolul 15
Revizuirea și raportarea

- (1) Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ și nivelul mecanismului de stimulare pentru vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute aplicabil din 2030, stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru alte tipuri de vehicule grele, inclusiv pentru remorci, autobuze și autocare, ca și pentru vehiculele de uz specific, și privind introducerea unor obiective obligatorii de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele pentru 2035 și începând cu 2040. Obiectivul pentru 2030 este evaluat în conformitate cu angajamentele asumate de Uniunea Europeană în cadrul Acordului de la Paris.
- (2) Raportul menționat la alineatul (1) din prezentul articol include, de asemenea, în special, următoarele:
- (a) o evaluare a eficacității sistemului de credite de emisii și debite de emisii menționat la articolul 7 și a oportunității prelungirii aplicării acestuia până în 2030 și ulterior;
 - (b) o evaluare a introducerii vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, ținând cont de obiectivele stabilite în Directiva 2009/33/CE, precum și de parametrii și condițiile relevante care afectează introducerea pe piață a unor astfel de vehicule grele;

- (c) o evaluare a eficacității mecanismului de stimulare pentru vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute prevăzut la articolul 5 și caracterul adecvat al diferitelor sale elemente, în scopul ajustării sale pentru perioada de după 2025 în vederea unei posibile diferențieri în funcție de autonomia în modul cu emisii zero și de subgrupul de vehicule, precum și de factori de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile, cu o dată de aplicare care să prevadă un termen de cel puțin trei ani;
- (d) o evaluare a instalării infrastructurii necesare de reîncărcare și de realimentare, a posibilității de a introduce norme privind emisiile de CO₂ ale motorului, în special pentru vehiculele de uz specific, precum și a reprezentativității în condiții reale de conducere a emisiilor de CO₂ și a valorilor consumului de combustibil determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (e) strict în sensul prezentului regulament, considerații referitoare la vehiculele grele și combinațiile de vehicule ținând seama de greutatea și dimensiunile aplicabile în transportul național, de exemplu concepte modulare și intermodale, evaluând totodată eventualele aspecte referitoare la siguranța și eficiența transportului, la efectele intermodale, de mediu ori de rebound și la efectele asupra infrastructurii, precum și situația geografică a statelor membre;
- (f) o evaluare a instrumentului de simulare VECTO pentru a garanta că acesta este actualizat în mod continuu și în timp util;

- (g) o evaluare a posibilității de a dezvolta o metodologie specifică pentru a include contribuția la reducerea emisiilor de CO₂ pe care ar putea-o avea utilizarea unor combustibili lichizi și gazoși alternativi sintetici și avansați, produși din surse regenerabile, inclusiv a unor e-combustibili, produși cu energie din surse regenerabile și care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră menționate în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului¹;
 - (h) o evaluare a fezabilității introducerii unui mecanism deschis, transparent și nediscriminatoriu de grupare a producătorilor;
 - (i) o evaluare a nivelului primei pentru emisiile suplimentare de CO₂ pentru a garanta că aceasta depășește costurile marginale medii ale tehnologiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂.
- (3) Dacă este cazul, raportul menționat la alineatul (1) este însoțit de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.

¹ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

- (4) În cadrul evaluării efectuate în temeiul articolului 15 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/...⁺, Comisia evaluează posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare de CO₂ 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 și alte tipuri de formare a competențelor lucrătorilor 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.
- (5) 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 vehiculele grele noi care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului evaluarea respectivă, inclusiv, după caz, propuneri adecvate de măsuri de urmărire, cum ar fi propuneri legislative.

⁺ JO: a se insera în text numărul regulamentului din documentul 2017/0293 (COD) - PE 6/19.

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 Consiliului¹. Respectivul comitet reprezintă 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.
- (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.

¹ 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).

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 11 alineatul (2), la articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf și la articolul 14 alineatul (1), se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf și la articolul 14 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. 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 care sunt 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 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 18

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 primul paragraf, se adaugă următoarea teză:

„Se aplică, de asemenea, în sensul articolelor 5a, 5b și 5c, vehiculelor din categoriile O₃ și O₄.”

2. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 5a

Cerințe specifice pentru producători cu privire la performanțele de mediu ale vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄

- (1) Producătorii se asigură că vehiculele noi din categoriile O₃ și O₄ care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație îndeplinesc următoarele cerințe:
 - (a) influența vehiculelor respective asupra emisiilor de CO₂, a consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei în modul cu emisii zero în cazul autovehiculelor se stabilește în conformitate cu metodologia menționată la articolul 5c litera (a);
 - (b) sunt echipate cu dispozitive de bord pentru monitorizarea și înregistrarea sarcinii utile în conformitate cu cerințele menționate la articolul 5c litera (b).
- (2) Producătorii se asigură că vehiculele noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație sunt echipate cu dispozitive de bord pentru monitorizarea și înregistrarea consumului de combustibil și/sau de energie, a sarcinii utile și a kilometrajului în conformitate cu cerințele menționate la articolul 5c litera (b).

De asemenea, aceștia se asigură că autonomia în modul cu emisii zero și consumul de energie electrică ale acestor vehicule sunt stabilite în conformitate cu metodologia menționată la articolul 5c litera (c).

Articolul 5b

Cerințe specifice pentru statele membre cu privire la performanțele de mediu ale vehiculelor din categoriile M2, M3, N2, N3, O3 și O4

- (1) În conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 5c, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄ care nu respectă cerințele prevăzute în respectivele măsuri de punere în aplicare.
- (2) În conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 5c, autoritățile naționale interzic vânzarea, înmatricularea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄ care nu respectă cerințele prevăzute în respectivele măsuri de punere în aplicare.

Articolul 5c

Măsuri pentru stabilirea anumitor aspecte ale performanței de mediu a vehiculelor din categoriile de vehicule M2, M3, N2, N3, O3 și O4

Până la 31 decembrie 2021, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, următoarele măsuri:

- (a) o metodologie pentru evaluarea performanței vehiculelor din categoriile O₃ și O₄ în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor;

- (b) cerințe tehnice pentru montarea dispozitivelor de bord destinate monitorizării și înregistrării consumului de combustibil și/sau de energie și a kilometrajului la autovehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, precum și pentru determinarea și înregistrarea sarcinilor utile sau a greutății totale a vehiculelor care îndeplinesc caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf literele (a), (b), (c) sau (d) din Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului⁺ și a combinațiilor acestora cu vehiculele din categoriile O₃ și O₄, inclusiv pentru transmiterea de date între vehiculele dintr-o combinație, după caz;
- (c) o metodologie pentru determinarea autonomiei în modul cu emisii zero și a consumului de energie electrică pentru vehiculele noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13a.

* Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L ..., ..., p. ...).”;

⁺ JO: a se insera în textul numărul regulamentului din prezentul document (2018/0143 (COD)-PE 60/19) și a se completa nota de subsol corespunzătoare.

3. Se adaugă următorul articol:

„Articolul 13a

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule instituit prin Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului*. Respectivul comitet reprezintă 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.
- (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.

* 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) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).”

Articolul 19
Modificarea Regulamentului (UE) 2018/956

Regulamentul (UE) 2018/956 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului*, în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și în Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului**+.

* 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).

** Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L ..., ..., p. ...).

+ JO: a se insera în textul numărul regulamentului din prezentul document (2018/0143 (COD) - PE 60/19) și a se completa nota de subsol corespunzătoare.

2. La articolul 4, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Începând cu 1 ianuarie 2019, statele membre monitorizează datele specificate în anexa I partea A referitoare la vehiculele grele noi înmatriculate pentru prima dată în Uniune.

Până la data de 30 septembrie a fiecărui an, începând din 2020, autoritățile competente din statele membre raportează Comisiei datele respective aferente perioadei de raportare precedente, cuprinsă între 1 iulie și 30 iunie, în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa II.

În ceea ce privește anul 2019, datele raportate până la 30 septembrie 2020 cuprind datele monitorizate în perioada 1 ianuarie 2019-30 iunie 2020.

Datele privind vehiculele grele noi care au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii nu sunt monitorizate și raportate, cu excepția cazului în care această înmatriculare precedă cu mai puțin de trei luni înmatricularea în Uniune.”

3. La articolul 5, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Începând cu anii prevăzuți la anexa I partea B punctul 1, producătorii de vehicule grele monitorizează datele specificate la anexa I partea B punctul 2 pentru fiecare vehicul greu nou.

Până la data de 30 septembrie a fiecărui an, cu începere din anii prevăzuți la anexa I partea B punctul 1, producătorii de vehicule grele raportează Comisiei datele respective pentru fiecare vehicul greu nou, pentru care data simulării se încadrează în perioada de raportare precedentă cuprinsă între 1 iulie și 30 iunie, în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa II.

În ceea ce privește anul 2019, producătorii raportează datele pentru fiecare vehicul greu nou, pentru care data simulării se încadrează în perioada 1 ianuarie 2019 - 30 iunie 2020.

Data simulării este data raportată în conformitate cu partea B punctul 2 rubrica 71 din anexa I.”

4. La articolul 10, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Până la data de 30 aprilie a fiecărui an, Comisia publică un raport anual conținând analiza sa privind datele transmise de statele membre și de producători pentru perioada de raportare precedentă.”

5. În anexa II, punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2. Datele privind vehiculele grele înmatriculate în perioada de raportare precedentă înscrise în registru sunt publicate până la data de 30 aprilie a fiecărui an, începând din 2021, cu excepția rubricilor menționate la articolul 6 alineatul (1).”

Articolul 20
Modificarea Directivei 96/53/CE

Directiva 96/53/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, se introduce următoarea definiție după definiția „vehicul care folosește combustibili alternativi”:

„- „vehicul cu emisii zero” înseamnă „vehicul greu cu emisii zero”, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului^{*+};

* Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L ..., ..., p. ...).”

2. Articolul 10b se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10b

Greutățile maxime autorizate ale vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero sunt cele stabilite la punctele 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa I.

⁺ JO: a se insera în textul numărul regulamentului din prezentul document (2018/0143 (COD) - PE 60/19) și a se completa nota de subsol corespunzătoare.

De asemenea, vehiculele care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero trebuie să respecte și limitele de greutate maximă autorizată pe osie indicate la punctul 3 din anexa I.

Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero este stabilită pe baza documentației furnizate de către constructorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Greutatea suplimentară se indică în dovada oficială, în conformitate cu articolul 6.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a actualiza, în sensul prezentei directive, lista menționată la articolul 2 cu combustibili alternativi care necesită o greutate suplimentară. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea actelor delegate respective, Comisia să urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.”

3. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la a doua coloană de la punctele 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 și 2.2.4:

„În cazul combinațiilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la greutățile maxime autorizate prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 tonă, respectiv 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de combustibilul alternativ sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero.”;

(b) la a doua coloană de la punctul 2.3.1 se adaugă următorul paragraf:

„Vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 2 tone, ce reprezintă greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero”;

(c) la a treia coloană de la punctul 2.3.2 se adaugă următorul paragraf:

„vehicule cu trei osii cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau suspensii recunoscute ca fiind echivalente în Uniune, astfel cum sunt definite în anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone, se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero”;

(d) la a treia coloană de la punctul 2.4 se adaugă următorul paragraf:

„Autobuze articulate cu trei osii, care sunt vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 28 de tone se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.”

Articolul 21
Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea 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.

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Media emisiilor specifice de CO₂, obiectivele privind emisiile specifice de CO₂
și obiectivele privind emisiile suplimentare de CO₂

1. SUBGRUPURI DE VEHICULE

Fiecare vehicul greu nou trebuie încadrat într-unul din subgrupurile de vehicule definite în tabelul 1, în conformitate cu condițiile prevăzute de acesta.

Tabelul 1 – Subgrupuri de vehicule (sg)

Vehicule grele	Tipul cabinei	Puterea motorului	Subgrupul de vehicule (sg)
Camioane rigide cu o configurație a osiilor de 4x2 și o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat > 16 tone	Toate	<170 kW	4-UD
	Cabină de zi	≥170 kW	4-RD
	Cabină cu cușetă	≥170 kW și <265 kW	
	Cabină cu cușetă	≥265 kW	4-LH
Camioane rigide cu o configurație a osiilor de 6x2	Cabină de zi	Toate	9-RD
	Cabină cu cușetă		9-LH
Autotractoare cu o configurație a osiilor de 4x2 și o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat > 16 tone	Cabină de zi	Toate	5-RD
	Cabină cu cușetă	< 265 kW	
	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	5-LH
Autotractoare cu o configurație a osiilor de 6x2	Cabină de zi	Toate	10-RD
	Cabină cu cușetă		10-LH

„Cabină cu cușetă” înseamnă un tip de cabină, raportat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956, care are un compartiment în spatele scaunului șoferului destinat a fi utilizat pentru dormit.

„Cabină de zi” înseamnă o cabină care nu este o cabină cu cușetă.

Dacă un vehicul greu nou nu poate fi încadrat într-un subgrup de vehicule deoarece nu sunt disponibile informații privind tipul cabinei sau puterea motorului, acesta este încadrat în subgrupul vehiculelor de transport pe distanțe lungi care corespunde tipului său de șasiu (camion rigid sau autotractor) și configurației osiilor (4x2 sau 6x2).

Dacă un vehicul greu nou este încadrat în subgrupul de vehicule 4-UD, însă nu sunt disponibile date privind emisiile de CO₂, exprimate în g/km, pentru profilurile de operare UDL sau UDR definite în tabelul 2 de la punctul 2.1, vehiculul greu nou este încadrat în subgrupul de vehicule 4-RD.

2. MEDIA EMISIILOR SPECIFICE DE CO₂ ALE UNUI PRODUCĂTOR

2.1. Emisiile specifice de CO₂ ale unui vehicul greu nou

Emisiile specifice de CO₂ (CO_{2v}), exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou *v*, încadrat în subgrupul de vehicule *sg* se calculează folosind următoarea formulă:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

unde:

$\sum mp$ este suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare *mp* indicate în tabelul 2;

sg este subgrupul de vehicule în care a fost încadrat vehiculul greu nou *v* în conformitate cu punctul 1 din prezenta anexă;

$W_{sg,mp}$ este ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată în tabelul 2;

$CO_{2v,mp}$ sunt emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp* și raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956.

Emisiile specifice de CO₂ ale unui vehicul greu cu emisii zero se fixează la 0 g CO₂/km.

Emisiile specifice de CO₂ ale unui vehicul de uz specific reprezintă media emisiilor de CO₂, exprimată în g/km și raportată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956.

Tabelul 2 – Ponderile aplicate pentru profilurile de operare ($W_{sg,mp}$)

Subgrupul de vehicule (sg)	Profilul de operare ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Definițiile profilurilor de operare

RDL	Regional delivery payload low (Transport regional și sarcină utilă mică)
RDR	Regional delivery payload representative (Transport regional și sarcină utilă reprezentativă)
LHL	Long haul payload low (Transport pe distanțe lungi și sarcină utilă mică)
LHR	Long haul payload representative (Transport pe distanțe lungi și sarcină utilă reprezentativă)
UDL	Urban delivery payload low (Transport urban și sarcină utilă mică)
UDR	Urban delivery payload representative (Transport urban și sarcină utilă reprezentativă)
REL	Regional delivery (EMS) payload low [Transport regional (EMS) și sarcină utilă mică]
RER	Regional delivery (EMS) payload representative [Transport regional (EMS) și sarcină utilă reprezentativă]
LEL	Long haul (EMS) payload low [Transport pe distanțe lungi (EMS) și sarcină utilă mică]
LER	Long haul (EMS) payload representative [Transport pe distanțe lungi (EMS) și sarcină utilă reprezentativă]

2.2. Media emisiilor specifice de CO₂ generate de toate vehiculele grele noi dintr-un subgrup de vehicule ale unui producător

Pentru fiecare producător și pentru fiecare perioadă de raportare, media emisiilor specifice de CO₂, exprimată în g/tkm ($avgCO2_{sg}$), generate de toate vehiculele grele noi din subgrupul de vehicule sg se calculează după cum urmează:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

unde:

$\sum v$ reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi ale producătorului din subgrupul de vehicule sg , cu excepția vehiculelor de uz specific, în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a);

$CO2_v$ reprezintă emisiile specifice de CO₂ ale unui vehicul greu nou v , determinate în conformitate cu punctul 2.1;

V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule sg ale producătorului, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a);

PL_{sg} reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul de vehicule sg , determinată în conformitate cu punctul 2.5.

2.3. Factorul de emisii zero și de emisii scăzute menționat la articolul 5

2.3.1 Perioadele de raportare cuprinse între 2019 și 2024

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare cuprinsă între 2019 și 2024, factorul de emisii zero și de emisii scăzute (ZLEV) menționat la articolul 5 se calculează după cum urmează:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{minimum } 0,97$$

unde:

V reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului care prezintă caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a);

V_{conv} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului care prezintă caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a) și a vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute;

V_{zlev} reprezintă suma dintre V_{in} și V_{out},

unde:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

Σ_v reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, care prezintă caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf;

CO_{2v} reprezintă emisiile specifice de CO_2 , exprimate în g/km, ale unui vehicul greu v cu emisii zero sau cu emisii scăzute, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

LET_{sg} reprezintă pragul de emisii scăzute al subgrupului de vehicule sg căruia îi aparține vehiculul v , astfel cum este definit la punctul 2.3.3;

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele nou-înmatriculate cu emisii zero menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, înmulțit cu 2 și cu un V_{conv} de maximum 1,5 %.

2.3.2 Perioadele de raportare începând cu 2025

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, factorul de emisii zero și de emisii scăzute ($ZLEV$) menționat la articolul 5 se calculează după cum urmează:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1 sau mai mică decât 0,97, când factorul $ZLEV$ se stabilește la 1 sau la 0,97, după caz

unde:

$x = (0,02)$

y reprezintă suma dintre V_{in} și V_{out} , împărțită la V_{total} , unde:

V_{in} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii scăzute și cu emisii zero care prezintă caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf, fiecare dintre acestea fiind calculat ca $ZLEV_{specific}$ în conformitate cu următoarea formulă:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

unde:

$CO2_v$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 , exprimate în g/km, ale unui vehicul greu v cu emisii zero sau cu emisii scăzute, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

LET_{sg} reprezintă pragul de emisii scăzute al subgrupului de vehicule sg căruia îi aparține vehiculul v , astfel cum este definit la punctul 2.3.3;

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii zero și cu emisii scăzute menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, cu un V_{total} de maximum 0,035;

V_{total} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate ale producătorului din perioada de raportare respectivă.

În cazul în care V_{in}/V_{total} este mai mic de 0,0075, factorul ZLEV se stabilește la valoarea 1.

2.3.3 Pragul de emisii scăzute

Pragul de emisii scăzute LET_{sg} pentru subgrupul de vehicule sg se definește după cum urmează:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

unde:

$rCO2_{sg}$ reprezintă nivelul de referință al emisiilor de CO_2 pentru subgrupul de vehicule sg , determinate în conformitate cu punctul 3;

PL_{sg} reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul de vehicule sg , determinată în conformitate cu punctul 2.5.

2.4. Cota de vehicule grele noi deținută de un producător într-un subgrup de vehicule

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, cota de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule sg , $cota_{sg}$, se calculează după cum urmează:

$$cota_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

unde:

V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule sg ale producătorului, cu excepția vehiculelor de uz specific, în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a);

V reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului, cu excepția vehiculelor de uz specific, în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a).

2.5. Valorile sarcinii utile medii a vehiculelor dintr-un subgrup de vehicule

Valoarea sarcinii utile medii PL_{sg} a unui vehicul din subgrupul de vehicule sg se calculează după cum urmează:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

unde:

Σ_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare mp ;

$W_{sg,mp}$ reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată în tabelul 2 de la punctul 2.1;

$PL_{sg,mp}$ reprezintă valoarea sarcinii utile atribuite vehiculelor din subgrupul de vehicule sg pentru profilul de operare mp , specificată în tabelul 3.

Tabelul 3 – Valorile sarcinii utile $PL_{sg, mp}$ (în tone)

Subgrupul de vehicule sg	Profilul de operare ¹ (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ A se vedea definițiile profilurilor de operare din tabelul 2 de la punctul 2.1

2.6. Factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile

Factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile (MPW_{sg}) al subgrupului de vehicule sg este definit ca produsul dintre kilometrajul anual specificat în tabelul 4 și valoarea sarcinii utile pentru fiecare subgrup de vehicule specificată în tabelul 3 de la punctul 2.5, normalizate la valoarea corespunzătoare pentru subgrupul de vehicule 5-LH, și se calculează după cum urmează:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

unde:

AM_{sg} reprezintă kilometrajul anual specificat în tabelul 4 pentru vehiculele din subgrupul de vehicule respectiv;

AM_{5-LH} reprezintă kilometrajul anual specificat în tabelul 4 pentru subgrupul de vehicule 5LH;

PL_{sg} este valoarea sarcinii utile medii, determinată în conformitate cu punctul 2.5;

PL_{5-LH} reprezintă valoarea sarcinii utile medii pentru subgrupul de vehicule 5-LH, determinată în conformitate cu punctul 2.5.

Tabelul 4 – kilometraje anuale

Subgrupul de vehicule sg	Kilometraj anual AM_{sg} (în km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, exprimată în g/tkm și menționată la articolul 4

Pentru fiecare producător și fiecare *perioadă de raportare*, media emisiilor specifice de CO₂, exprimată în g/tkm (*CO2*) se calculează după cum urmează:

$$CO2 = ZLEV \times \sum_{sg} cota_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor de vehicule;

ZLEV este factorul de emisii zero și de emisii scăzute, determinat în conformitate cu punctul 2.3;

cota_{sg} este cota de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule *sg*, determinată în conformitate cu punctul 2.4;

MPW_{sg} este factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile, determinat în conformitate cu punctul 2.6;

avgCO2_{sg} este media emisiilor specifice de CO₂, exprimată în g/tkm, determinată în conformitate cu punctul 2.2.

3. Nivelul de referință al emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 al doilea paragraf

Nivelul de referință al emisiilor de CO₂ (rCO_{2sg}) se calculează pentru fiecare subgrup de vehicule sg pe baza tuturor vehiculelor grele noi ale tuturor producătorilor din *perioada de referință*, după cum urmează:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v(CO_{2v}/PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

unde:

Σ_v reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi din subgrupul de vehicule sg înmatriculate în perioada de referință, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 1 al doilea paragraf;

CO_{2v} reprezintă emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului greu nou v determinate în conformitate cu punctul 2.1 și ajustate, după caz, în conformitate cu anexa II;

rV_{sg} reprezintă numărul tuturor vehiculelor grele noi din subgrupul de vehicule sg înmatriculate în perioada de referință, cu excepția vehiculelor de uz specific, în conformitate cu articolul 1 al doilea paragraf;

PL_{sg} reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul de vehicule sg , determinată în conformitate cu punctul 2.5.

4. OBIECTIVUL PRIVIND EMISIILE SPECIFICE AL UNUI PRODUCĂTOR,
MENȚIONAT LA ARTICOLUL 6

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, începând cu 1 iulie 2025, obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ T se calculează după cum urmează:

$$T = \sum_{sg} cota_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor de vehicule;

$cota_{sg}$ este cota de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule sg , determinată în conformitate cu punctul 2.4;

MPW_{sg} este factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile, determinat în conformitate cu punctul 2.6;

rf reprezintă obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ (în %), aplicabil în respectiva perioadă de raportare;

$rCO2_{sg}$ este nivelul de referință al emisiilor de CO₂, determinat în conformitate cu punctul 3.

5. CREDITELE ȘI DEBITELE DE EMISII MENȚIONATE LA ARTICOLUL 7

5.1. Traectoria de reducere a emisiilor de CO₂ pentru obținerea creditelor de emisii

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare a anilor Y din perioada 2019-2030, traectoria de reducere a emisiilor de CO₂ (ET_Y) se definește după cum urmează:

$$ET_Y = \sum_{sg} cota_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

unde:

$\Sigma_{sg} (...)$ reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor de vehicule;

$cota_{sg}$ este cota de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule sg , determinată în conformitate cu punctul 2.4;

MPW_{sg} este factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile, determinat în conformitate cu punctul 2.6;

$rCO2_{sg}$ nivelul de referință al emisiilor de CO₂, determinat în conformitate cu punctul 3;

unde:

pentru perioadele de raportare ale anilor Y din 2019 până în 2025:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

și pentru perioadele de raportare ale anilor Y din 2026 până în 2030:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} și rf_{2030} sunt obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ (în %) aplicabile în perioadele de raportare ale anilor 2025, respectiv, 2030.

5.2. Creditele și debitele de emisii în fiecare perioadă de raportare

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare a anilor Y din perioada 2019-2029, creditele de emisii (cCO_{2Y}) și debitele de emisii (dCO_{2Y}) se calculează după cum urmează:

Dacă $CO_{2Y} < ET_Y$

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ și}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Dacă $CO_{2Y} > T_Y$ pentru anii 2025 - 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ și}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

În toate celelalte cazuri dCO_{2Y} și cCO_{2Y} se fixează la 0.

unde:

ET_Y reprezintă traiectoria de reducere a emisiilor de CO₂ a producătorului în perioada de raportare a anului Y determinată în conformitate cu punctul 5.1;

CO_{2Y} reprezintă media emisiilor specifice de CO₂ a producătorului în perioada de raportare a anului Y determinată în conformitate cu punctul 2.7;

T_Y reprezintă obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al producătorului în perioada de raportare a anului Y determinat în conformitate cu punctul 4;

V_Y reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului în perioada de raportare a anului Y, cu excepția vehiculelor de uz specific, în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a).

5.3. Limita debitelor de emisii

Pentru fiecare producător, limita debitelor de emisii ($limCO_2$) se definește după cum urmează:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

unde:

T_{2025} reprezintă obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al producătorului în perioada de raportare a anului 2025 determinat în conformitate cu punctul 4;

V_{2025} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului în perioada de raportare a anului 2025, cu excepția vehiculelor de uz specific, în conformitate cu articolul 4 primul paragraf litera (a).

5.4. Creditele de emisie obținute înainte de anul 2025

Debitele de emisii obținute pentru perioada de raportare a anului 2025 se reduc cu o sumă ($redCO_2$) corespunzătoare creditelor de emisii obținute înainte de perioada de raportare în cauză, care se determină pentru fiecare producător după cum urmează:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

unde:

\min reprezintă valoarea cea mai mică dintre cele două valori menționate între paranteze;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor Y între 2019 și 2024;

dCO_{2025} reprezintă debitele de emisii pentru perioada de raportare a anului 2025 determinate în conformitate cu punctul 5.2;

cCO_{2Y} reprezintă creditele de emisii pentru perioada de raportare a anului Y determinate în conformitate cu punctul 5.2;

6. EMISIILE SUPLIMENTARE DE CO₂ ALE UNUI PRODUCĂTOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (2)

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare începând cu anul 2025, valoarea emisiilor suplimentare de CO₂ ($exeCO2_Y$), dacă este pozitivă, se calculează după cum urmează:

Pentru perioada de raportare a anului 2025

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

Pentru perioadele de raportare ale anilor Y din 2026 până în 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

Pentru perioada de raportare a anului 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Pentru perioadele de raportare ale anilor Y începând cu 2030

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

unde:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor Y din perioada 2019-2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor I din perioada 2025 - Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor J din perioada 2025 - (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor J din perioada 2025-2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor I din perioada 2025-2029;

dCO_2Y reprezintă debitele de emisii pentru perioada de raportare a anului Y determinate în conformitate cu punctul 5.2;

cCO_2Y reprezintă creditele de emisii pentru perioada de raportare a anului Y determinate în conformitate cu punctul 5.2;

$limCO_2$ reprezintă limita debitelor de emisii determinată în conformitate cu punctul 5.3;

$redCO_2$ reprezintă reducerea debitelor de emisii pentru perioada de raportare a anului 2025 determinată în conformitate cu punctul 5.4.

În toate celelalte cazuri, valoarea emisiilor suplimentare de CO₂ $exeCO_2Y$ se fixează la 0.

ANEXA II

Proceduri de ajustare

1. FACTORII DE AJUSTARE A SARCINII UTILE MENȚIONAȚI LA ARTICOLUL 14 ALINEATUL (1) LITERA (C)

Sub rezerva articolului 11 alineatul (2) litera (a), pentru calculul nivelului de referință al emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 al doilea paragraf se folosesc ponderile pentru profilurile de operare și valorile sarcinii utile aplicabile în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (c) intră în vigoare pentru toate vehiculele grele noi, iar emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu *v*, determinate pentru un profil de operare *mp* indicat în tabelul 2 de la punctul 2.1 din anexa I se modifică după cum urmează:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

unde:

sg reprezintă subgrupul de vehicule căruia îi aparține vehiculul *v*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului *v*, exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare *mp* și pe baza datelor de monitorizare aferente perioadei de referință raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$ reprezintă valoarea sarcinii utile atribuite vehiculului v din subgrupul de vehicule sg pentru profilul de operare mp în perioada de referință, în conformitate cu tabelul 3 de la punctul 2.5 din anexa I, în scopul stabilirii datelor de monitorizare aferente perioadei de referință raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ reprezintă valoarea sarcinii utile atribuite vehiculelor din subgrupul de vehicule sg pentru profilul de operare mp în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (c) intră în vigoare pentru toate vehiculele grele noi, în conformitate cu tabelul 3 de la punctul 2.5 din anexa I;

$PLa_{sg, mp}$ reprezintă factorul de ajustare a sarcinii utile definit în tabelul 5.

Tabelul 5 - Factorii de ajustare a sarcinii utile $PLa_{sg, mp}$

PLa _{sg,mp} (în 1/tonne)		Profilurile de operare mp ¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Subgrupurile de vehicule (sg)	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

¹ A se vedea definițiile profilurilor de operare din anexa I punctul 2.1.

2. FACTORII DE AJUSTARE MENȚIONAȚI LA ARTICOLUL 11 ALINEATUL (2)
LITERA (B)

Sub rezerva articolului 11 alineatul (2) litera (b), pentru calculul nivelului de referință al emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 al doilea paragraf se folosesc ponderile pentru profilurile de operare și valorile sarcinii utile aplicabile în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (c) intră în vigoare pentru toate vehiculele grele noi, iar emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu *v*, determinate pentru un profil de operare *mp* menționat la punctul 2.1 din anexa I se modifică după cum urmează:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

unde:

\sum_r reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor reprezentative *r* pentru subgrupul de vehicule *sg*;

sg reprezintă subgrupul de vehicule căruia îi aparține vehiculul *v*;

$s_{r,sg}$ reprezintă ponderea statistică a vehiculului reprezentativ *r* în subgrupul de vehicule *sg*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului *v*, exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare *mp* și pe baza datelor de monitorizare aferente perioadei de referință raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului reprezentativ r , exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare mp în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, în perioada de referință în care a fost determinat $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2r,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului reprezentativ r , determinate pentru profilul de operare mp în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 14 alineatul (2) din prezentul regulament produc efecte pentru toate vehiculele grele noi.

Vehiculul reprezentativ se definește în conformitate cu metodologia menționată la articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament.
