

Bruxelles, 14 decembrie 2018  
(OR. en)

15615/18

---

**Dosar interinstituțional:  
2018/0143(COD)**

---

**CLIMA 259  
ENV 910  
TRANS 653  
MI 1002  
CODEC 2353**

**NOTĂ**

|                |                                                                                                                                                                                                       |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sursă:         | Secretariatul General al Consiliului                                                                                                                                                                  |
| Destinatar:    | Consiliul                                                                                                                                                                                             |
| Nr. doc. ant.: | 14874/18                                                                                                                                                                                              |
| Subiect:       | Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO <sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi<br>- Abordare generală |

**I. INTRODUCERE**

1. Comisia a adoptat propunerea sa la 17 mai 2018. Regulamentul propus are ca scop să stabilească standardele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi și astfel să ajute statele membre să realizeze obiectivele de reducere a emisiilor care le revin în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 (Regulamentul privind partajarea eforturilor), care vizează emisiile provenite din sectoarele neincluse în schema Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii.

2. Propunerea de regulament stabilește un obiectiv general de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru parcul UE de vehicule grele noi cu 15 % începând din 2025 comparativ cu nivelurile de emisii din 2019 și un obiectiv indicativ ambițios de reducere cu cel puțin 30 % începând din 2030. În conformitate cu propunerea, obiectivul final începând cu 2030 va fi confirmat în temeiul unei revizui care va avea loc în 2022. Se propune, de asemenea, ca, în cadrul revizuirii, domeniul de aplicare al standardelor să fie extins la camioane mai mici, autobuze, autocare și remorci. Vehiculele de uz specific, de exemplu camioanele utilizate în construcții, camioanele pentru colectarea gunoierului și betonierele sunt exceptate de la obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub>.
3. Pentru a asigura stimulente pentru producerea și adoptarea pe piața UE a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV) pentru care nu s-ar aplica încă obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> în temeiul regulamentului propus, se propune un sistem de „credite suplimentare” prin care astfel de vehicule ar fi luate în considerare ca fiind mai mult decât un vehicul la calcularea emisiilor specifice ale unui producător. Creditele suplimentare ar urma să facă obiectul unor plafoane predefinite pentru a se evita periclitatea obiectivelor de mediu ale regulamentului.
4. Pentru a promova punerea în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor, propunerea prevede posibilitatea de a reporta și de a lua cu împrumut creditele de CO<sub>2</sub>. O sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare, este prevăzută în cazul în care nu sunt respectate obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub>. În plus, propunerea prevede măsuri pentru a asigura disponibilitatea unor date fiabile și reprezentative de la producători cu privire la emisiile de CO<sub>2</sub> și la consumul de combustibil.
5. La 9 octombrie 2018, Consiliul (Mediu) a susținut o dezbatere de orientare cu privire la două aspecte-cheie ale propunerii: obiectivele propuse și sistemul de stimulente propus pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute.
6. Parlamentul European a votat asupra amendamentelor sale la propunerea Comisiei în ședința plenară din 14 noiembrie 2018 (cu 373 de voturi pentru, 285 de voturi împotriva și 16 abțineri).
7. În urma unei discuții detaliate a propunerii la nivel tehnic, la 7 decembrie 2018, Comitetul Reprezentanților Permanenți (Coreper) a examinat propunerea pe baza unui compromis al Președinției <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Doc. 14874/18.

8. Pe baza discuției din cadrul Coreperului, Președinția a pregătit un text de compromis ușor ajustat ca bază pentru discuția în cadrul Consiliului (Mediu) din 20 decembrie, care are ca scop obținerea unei abordări generale cu privire la propunere. Compromisul revizuit al Președinției este prezentat în anexa la prezenta notă.

## II. SITUAȚIA ACTUALĂ

9. Principalele chestiuni nesoluționate ale propunerii privesc obiectivele pentru 2025 și 2030 și stimulentele acordate ZLEV.
- Cu privire la obiective, pozițiile delegațiilor sunt împărțite între cele care sprijină obiectivele astfel cum au fost propuse de către Președinție, care urmează abordarea propunerii inițiale a Comisiei, și cele care solicită obiective mai ambițioase. În speță, o serie de delegații propun ca obiectivul pentru 2030 să fie stabilit la un nivel de 30 % sau mai ridicat și ca acesta să fie obligatoriu și să poată fi revizuit numai în sens ascendent în cadrul analizei din 2022. Câteva delegații au fost și în favoarea ridicării obiectivului propus pentru 2025 la 20 %.
  - În ceea ce privește sistemul de stimulente ales pentru dezvoltarea și utilizarea ZLEV, la solicitarea unui mare număr de delegații, în textul de compromis înaintat Coreperului, Președinția a decis să excludă autobuzele și autocarele de la aplicarea sistemului de stimulente. Câteva delegații s-au opus excluderii acestora. În plus, unele delegații propun înlocuirea sistemului de credite suplimentare începând din 2025 cu un sistem bazat pe indicatori pentru vânzările anuale de ZLEV, plafonat la 3 %. Alte câteva delegații și-au exprimat sprijinul față de propunerea actuală de compromis a Președinției, în care introducerea unui sistem de indicatori începând din 2025 ar fi considerată ca parte a revizuirii.
10. În cadrul reuniunii Coreperului, o altă serie de delegații a sprijinit reintroducerea unei trimiteri la combinațiile de vehicule mai lungi și mai grele, de exemplu soluțiile modulare (EMS). Printre alte propuneri care au beneficiat de un oarecare sprijin în Coreper se numără următoarele: reducerea nivelului sancțiunilor aplicabile în perioada de până în 2025; luarea în calcul în cadrul revizuirii și a combustibililor sintetici și alternativi în contextul sistemului de stimulente și înlocuirea definiției propuse în prezent a vehiculelor cu emisii scăzute cu un prag specific pentru fiecare subgrup care să țină seama de emisiile specifice din cadrul subgrupului.

În urma discuțiilor din cadrul Coreperului, Președinția a păstrat modificările propuse în propunerea de compromis anterioară, însă propune o adăugire la considerentul 34 cu privire la revizuire, făcând trimitere la soluțiile modulare și intermodale <sup>2</sup>.

### **III. CONCLUZII**

Consiliul (Mediu) este invitat să rezolve chestiunile nesoluționate și să adopte o abordare generală pe baza textului care figurează în anexa la prezenta notă.

Abordarea generală va constitui mandatul Consiliului pentru negocierile cu Parlamentul European în contextul procedurii legislative ordinare.

---

---

<sup>2</sup> În plus, au fost introduse unele modificări de natură tehnică.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi  
și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>3</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>4</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei: „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute” stabilește un obiectiv ambițios și clar: până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi vor trebui să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero. Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății noastre trebuie să fie, de asemenea, reduse drastic, fără întârziere.

---

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> JO C , , p. .

- (2) Ca urmare a respectivei comunicări, Comisia a adoptat două pachete privind mobilitatea, în mai <sup>5</sup> și, respectiv, noiembrie 2017 <sup>6</sup>. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care vizează inclusiv asigurarea unei tranziții ușoare către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți.
- (3) Prezentul regulament face parte din al treilea pachet privind mobilitatea al Comisiei intitulat „Europa în mișcare”, care reprezintă una din acțiunile ulterioare în raport cu Comunicarea Comisiei: „Investițiile într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă - O strategie reînnoită privind politica industrială a UE” <sup>7</sup> 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 CO<sub>2</sub> și poluarea aerului.
- (4) Prezentul regulament prevede, împreună cu standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare <sup>8</sup>, o cale clară de urmat pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 %, comparativ cu nivelul din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, obiectiv aprobat atât în Concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014, cât și de către Consiliu la 6 martie 2015, în calitate de contribuție preconizată a Uniunii stabilită la nivel național în temeiul Acordului de la Paris [...].

---

<sup>5</sup> Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți, COM(2017) 283 final.

<sup>6</sup> Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute - O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii, COM(2017) 675 final.

<sup>7</sup> Investițiile într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă - O strategie reînnoită privind politica industrială a UE, COM(2017) 0479 final.

<sup>8</sup> Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007, (JO L, ..., p. ).

- (5) În Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 s-a aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în sectoarele neincluse în schema Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii. Emisiile din transportul rutier, care depășesc în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990, au o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare. Dacă emisiile generate de transportul rutier ar continua să crească, acestea ar anula reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.
- (6) Concluziile Consiliului European din 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, printr-o abordare amplă și neutră din punct de vedere tehnologic a promovării reducerii emisiilor și a eficienței energetice în sectorul transporturilor, a încurajării transportului electric și a utilizării surselor regenerabile de energie în transporturi.
- (7) O eficiență energetică ce contribuie la moderarea cererii este una dintre cele cinci dimensiuni strâns interconectate, care se consolidează reciproc, prevăzute în Comunicarea Comisiei referitoare la „Strategia privind uniunea energetică”<sup>9</sup>, care are scopul de a le oferi consumatorilor din Uniune o energie sigură, durabilă, competitivă și accesibilă ca preț. Comunicarea evidențiază faptul că, deși toate sectoarele economice trebuie să întreprindă măsuri pentru creșterea eficienței consumului de energie, sectorul transporturilor are un imens potențial în această privință [...].
- (8) Emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, inclusiv de camioane, autobuze și autocare, reprezintă circa 6 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> din Uniune și circa 25 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul rutier. În absența unor măsuri suplimentare, este de așteptat ca proporția emisiilor 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 CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele.

---

<sup>9</sup> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European, Comitetul Regiunilor și Banca Europeană de Investiții: O strategie-cadru pentru o uniune energetică rezilientă cu o politică prospectivă în domeniul schimbărilor climatice [COM(2015) 80 final].

- (9) 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 deja existente privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi să fie completate prin stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi. Aceste standarde 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.
- (10) 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, este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele. Aceste standarde ar trebui [...] să nu aducă atingere dreptului concurenței.
- (11) La definirea nivelurilor reducerilor 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 al costurilor la reducerea până în 2030 a emisiilor în sectoarele care fac obiectul Regulamentului [...] (UE) 2018/842<sup>10</sup> [...], 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.

---

<sup>10</sup> 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. 26-42.

- (12) Ca parte a punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 <sup>11</sup> a fost introdusă o nouă procedură de determinare a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele. Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei <sup>12</sup> prevede o metodologie, bazată pe instrumentul VECTO, prin care pot fi simulate emisiile de CO<sub>2</sub> 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 individuale. Într-o primă etapă, începând cu 1 iulie 2019, emisiile de CO<sub>2</sub> sunt determinate pentru patru grupe de vehicule grele, care reprezintă circa 65 %-70 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de parcul de vehicule grele din Uniune.
- (13) 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.
- (14) Datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> determinate în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 trebuie monitorizate conform Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>13</sup>. Pe aceste date se bazează stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor care trebuie atinse de cele patru grupe de vehicule grele cu cele mai mari emisii din Uniune, precum și stabilirea mediei emisiilor specifice ale unui producător pentru o perioadă de raportare dată.

---

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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.

<sup>13</sup> Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi, JO L 173, 9.7.2018, p.1.

- (15) Pentru 2025 ar trebui stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor, constând într-o reducere relativă bazată pe emisiile medii de CO<sub>2</sub> nou înregistrate în perioada dintre 1 iulie 2019 și 30 iunie 2020 ale acestor vehicule grele, care să reflecte adoptarea unor tehnologii disponibile cu ușurință și eficiente din punctul de vedere al costurilor. Obiectivul de reducere cu 30 % pentru 2030 [...] ar trebui considerat ținta aspirațiilor, iar obiectivul definitiv pentru perioada de după 2030 ar trebui confirmat în temeiul unei revizui care ar urma să aibă loc în 2022, deoarece există mai multe incertitudini în privința adoptării unor tehnologii mai avansate care nu sunt încă disponibile cu ușurință. În cazul în care nu se confirmă un obiectiv mai ridicat pentru perioada de după 2030, ar trebui să se aplice în continuare obiectivul de reducere stabilit pentru perioada de după 2025.
- (15a) Pentru a se asigura un caracter robust al nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> astfel încât să nu se înregistreze un nivel crescut de emisii de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor prin intermediul unor mijloace procedurale necorespunzătoare, lucru care nu ar fi reprezentativ pentru o situație în care emisiile de CO<sub>2</sub> fac deja obiectul unor norme, este oportun să se furnizeze o metodologie pentru corectarea nivelului de referință al emisiilor acolo unde este necesar.
- (16) 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 realizarea obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pe termen scurt și mediu, întrucât utilizarea tehnologiilor bazate pe GNL conduce la emisii de CO<sub>2</sub> mai mici decât cele ale vehiculelor pe motorină. Potențialul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub> 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 combustibili alternativi.
- (17) La calcularea nivelului de referință al emisiilor [...] pe care se bazează stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor pentru 2025 și 2030, ar trebui să se țină cont de potențialul de reducere preconizat 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, datorită modului lor specific de utilizare, măsurile tehnice de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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.

- (18) Cerințele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar trebui exprimate în grame de CO<sub>2</sub> pe tonă-kilometru, pentru a reflecta utilitatea vehiculelor grele.
- (19) Cerințele totale de reducere a emisiilor 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 specifice pentru fiecare producător, sub forma unei medii ponderate a obiectivelor definite pentru fiecare astfel de subgrup, se asigură, de asemenea, producătorilor posibilitatea de a compensa efectiv eventualele performanțe reduse ale vehiculelor din anumite subgrupuri cu performanțele superioare ale vehiculelor din alte subgrupuri, ținând cont de emisiile medii de CO<sub>2</sub> pe durata de viață a vehiculelor din diversele subgrupuri.
- (20) Respectarea de către un producător a obiectivelor sale specifice anuale ar trebui evaluată pe baza mediei emisiilor sale de CO<sub>2</sub>. La determinarea mediei emisiilor specifice, ar trebui avute în vedere și caracteristicile specifice reflectate în obiectivele fiecărui subgrup de vehicule. Drept urmare, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui producător ar trebui să se bazeze pe media emisiilor determinate pentru fiecare subgrup, incluzând o ponderare bazată pe kilometrajul anual mediu și pe sarcina utilă medie preconizate ale acestora, care reflectă emisiile totale de CO<sub>2</sub> pe durata de viață. Din cauza potențialului limitat de reducere a emisiilor al vehiculelor de uz specific, acestea nu ar trebui incluse în calculul mediei emisiilor specifice.

- (21) Spre deosebire de cazul autoturismelor și al camionetelor, pe piață nu sunt încă disponibile vehicule grele cu emisii zero și cu emisii scăzute, cu excepția autobuzelor. Prin urmare, ar trebui introdus un mecanism specific, sub forma creditelor suplimentare, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acesta va asigura stimulente pentru producerea și adoptarea pe piața Uniunii a unor vehicule grele cu emisii zero sau scăzute, care ar completa instrumentele ce acționează asupra cererii, cum ar fi Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele nepoluante <sup>14</sup>.
- (22) Prin urmare, pentru calcularea mediei emisiilor specifice ale unui producător, toate vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute ar trebui luate în considerare de mai multe ori, ceea ce va avea ca rezultat o reducere a mediei emisiilor specifice ale producătorului respectiv. Nivelul stimulentei ar trebui să varieze în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub> efective ale fiecărui vehicul. Pentru a evita o periclitare a obiectivelor de mediu, reducerile rezultate ar trebui să fie plafonate.
- (23) Vehiculele grele cu emisii scăzute ar trebui să beneficieze de stimulente numai dacă emisiile lor de CO<sub>2</sub> sunt de două ori mai mici decât media aproximativă a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale parcului Uniunii din 2025. Această abordare este similară cu cea aplicată în cazul vehiculelor ușoare și ar stimula inovarea în domeniu.
- (24) 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 privind emisiile de CO<sub>2</sub> stabilite în prezentul regulament. Aceste vehicule pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ la soluționarea problemei poluării atmosferice din orașe. [...] Prin urmare, pentru a se asigura un echilibru al stimulentei între diversele tipuri de vehicule, reducerea mediei emisiilor specifice ale unui producător generată de camioanele mai mici [...] cu emisii zero ar trebui să fie la rândul ei plafonată.

---

<sup>14</sup> 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, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

- (25) Pentru a promova o punere în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor a cerințelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, ținând în același timp cont de componența variabilă a parcului de vehicule și de fluctuațiile emisiilor 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 cu performanțele reduse din alt an.
- (26) Pentru a stimula atingerea cât mai rapidă a obiectivelor, un producător a cărui medie a emisiilor specifice este inferioară traiectoriei de reducere a emisiilor, definită de nivelul de referință al emisiilor [...] și de obiectivul din 2025, ar trebui să aibă posibilitatea de a acumula creditele respective de emisii pentru calculul prin care se verifică respectarea obiectivelor din 2025. În mod similar, un producător a cărui medie a emisiilor specifice este inferioară traiectoriei de reducere a emisiilor, definită de obiectivul pentru 2025 și de obiectivul aplicabil pentru perioada de după 2030, ar trebui să aibă posibilitatea de a acumula creditele respective de emisii pentru calculul prin care se verifică respectarea obiectivelor în perioada dintre 1 iulie 2025 și 30 iunie 2030.
- (27) În cazul nerespectării obiectivului privind emisiile specifice în oricare dintre perioadele 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, până la 30 iunie 2030, producătorii ar trebui să lichideze eventualele debite de emisii rămase.
- (28) 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 și nu ca active transferabile sau supuse unor măsuri fiscale.
- (29) Comisia ar trebui să impună o sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare, dacă se constată că un producător are emisii suplimentare, ținând cont de creditele și debitele de emisii ale acestuia. Pentru a furniza producătorilor suficiente stimulente pentru a lua măsuri de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, ar trebui ca prima să depășească media costurilor marginale ale tehnologiilor necesare pentru respectarea obiectivelor. Prima ar trebui considerată venit la bugetul general al Uniunii. 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.

- (30) Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor 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 amenziile 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.
- (31) Pentru realizarea reducerilor emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzute în prezentul regulament este esențial ca emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate în uz să fie conforme cu valorile determinate conform Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor de punere în aplicare a acestuia. Prin urmare, la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistematică a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate în uz, constatată de autoritățile de omologare de tip.
- (32) Pentru a putea întreprinde astfel de măsuri, Comisia ar trebui să aibă competența de a elabora și a pune în aplicare o procedură de verificare a conformității în funcționare a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate pe piață. Regulamentul (CE) nr. 595/2009 ar trebui modificat în acest sens.
- (33) Eficacitatea obiectivelor stabilite în prezentul regulament pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> depinde în mare măsură de reprezentativitatea metodologiei utilizate pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub>. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS) <sup>15</sup> referitor la vehiculele ușoare, 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 CO<sub>2</sub> și consumul energetic, determinate conform Regulamentului (UE) 2017/2400. Comisia ar trebui să aibă competența de a se asigura că astfel de date sunt disponibile public și, după caz, de a elabora procedurile de identificare și colectare a datelor necesare pentru astfel de evaluări.

---

<sup>15</sup> Grupul la nivel înalt de consilieri științifici, Avizul științific 1/2016 „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor ușoare constatate în condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator”.

- (34) În 2022, Comisia ar trebui să evalueze eficacitatea standardelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> prevăzute în prezentul regulament și în special nivelul reducerilor 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 CO<sub>2</sub> pentru alte tipuri de vehicule grele, cum ar fi camioanele mai mici, 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.**
- (35) Pentru a se asigura că emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele continuă să fie reprezentative și complet actualizate, modificările Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și ale actelor de punere în aplicare a acestuia care afectează respectivele valori 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 CO<sub>2</sub>.
- (36) **În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențele de executare prevăzute la articolul 8 alineatul (3), la articolul 9 alineatul (3), la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 12 alineatul (3). Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului** <sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> 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).

- (37) 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 CO<sub>2</sub> [...] și pentru modificarea anumitor parametri tehnici din anexele [...] la prezentul regulament, inclusiv a ponderilor corespunzătoare profilurilor de operare, a sarcinilor utile ale vehiculelor și a kilometrajelor anuale, 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 legiferare <sup>17</sup>. În particular, pentru a se asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei implicate în elaborarea actelor delegate.
- (38) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele noi, nu poate fi realizat în mod suficient de către statele membre ci, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

---

<sup>17</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

## ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### *Articolul 1* *Obiect și obiective*

Pentru a contribui la atingerea 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 atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, precum și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, prezentul regulament stabilește standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi, care să ducă la o scădere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale parcului de vehicule grele noi din Uniune față de nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>, după cum urmează:

- (a) pentru perioadele de raportare începând din anul 2025 cu 15 %;
- (b) pentru perioadele de raportare din anul 2030 și ulterior cu cel puțin 30 %, dacă obiectivul este confirmat pe baza revizuirii prevăzute la articolul 13.

Nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> 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.

### *Articolul 2* *Domeniul de aplicare*

- (1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor 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;
- (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, vehiculelor din [...] categoria N care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 510/2011 și nu au caracteristicile prevăzute la literele (a)-(d).

Categoriile de vehicule menționate mai sus se referă la categoriile de vehicule astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>18</sup>.

- (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, procedura specifică pentru identificarea vehiculelor certificate ca fiind 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 emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

---

<sup>18</sup> 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, se aplică următoarele definiții:

- (a) „nivel de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>” înseamnă media emisiilor specifice din perioada de referință menționată la articolul 1 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;
- (b) „emisiile specifice” înseamnă emisiile de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul greu individual, determinate în conformitate cu punctul 2.1 din anexa I;
- (ba) „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;
- (c) „media emisiilor specifice” înseamnă media emisiilor specifice ale vehiculelor grele noi ale unui producător într-o anumită perioadă de raportare, determinată în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I;
- (d) „obiectivul privind emisiile specifice” înseamnă obiectivul unui producător individual, exprimat în g/tkm și determinat anual, pentru perioada de raportare anterioară, în conformitate cu punctul 4 din anexa I;
- (e) „camion rigid” înseamnă un camion care nu este proiectat sau construit pentru remorcarea unei semiremorci;
- (f) „autotractor” înseamnă o unitate de tractare proiectată și construită în mod exclusiv sau în principal pentru a remorca semiremorci;
- (g) „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 CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil ale acestora;

- (h) „vehicul de uz specific” înseamnă un vehicul greu [...] pentru care emisiile de CO<sub>2</sub> 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;
- (i) „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 aprobării individuale în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;
- (j) „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 temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt mai mici de 1 g CO<sub>2</sub>/kWh sau ale cărui emisii determinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt mai mici de 1 g CO<sub>2</sub>/km;
- (k) „vehicul greu cu emisii scăzute” înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO<sub>2</sub>, determinate în temeiul punctului 2.1 din anexa I, sunt mai mici de 350 g CO<sub>2</sub>/km;
- (l) „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 CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil ale unui vehicul greu;
- (m) „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;
- (n) „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă greutatea bunurilor sau a persoanelor pe care un vehicul le transportă în diverse condiții.

*Articolul 4*  
*Media emisiilor specifice ale unui producător*

Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, 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;
- (b) factorul pentru emisii zero sau scăzute, determinat în conformitate cu articolul 5.

Media emisiilor specifice se calculează în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I.

*Articolul 5*  
*Vehiculele grele cu emisii zero și scăzute*

- (1) Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), factorul pentru emisii zero sau scăzute prevăzut la articolul 4 litera (b) aferent perioadei de raportare precedente.

Factorul pentru emisii zero sau scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele cu emisii zero sau scăzute din parcul de autovehicule al producătorului dintr-o perioadă de raportare, inclusiv de numărul și de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor cu emisii zero din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, precum și ale vehiculelor de uz specific cu emisii zero sau scăzute.

Factorul pentru emisii zero sau scăzute se calculează în conformitate cu punctul 2.3 din anexa I.

- (2) În sensul alineatului (1), vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute sunt numărate după cum urmează:
- (a) un vehicul greu cu emisii zero este considerat ca reprezentând două vehicule;
  - (b) un vehicul greu cu emisii scăzute este considerat ca reprezentând până la două vehicule, în funcție de emisiile sale specifice de CO<sub>2</sub> și de un nivel-limită al emisiilor de 350 g CO<sub>2</sub>/km.
- (3) Factorul pentru emisii zero sau scăzute reduce media emisiilor specifice ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția la factorul respectiv a vehiculelor grele cu emisii zero din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf reduce media emisiilor specifice ale unui producător cu maximum 1,5 %.

#### *Articolul 6*

##### *[...] Obiectivul privind emisiile specifice ale unui producător*

Începând cu 1 iulie 2026 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), un obiectiv privind emisiile specifice aferent perioadei de raportare precedente. Obiectivul privind emisiile specifice este suma produselor următoarelor valori pentru toate subgrupurile de vehicule:

- (a) obiectivul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 1 litera (a) sau (b), după caz;
- (b) nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>;
- (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.

Obiectivul privind emisiile specifice este calculat 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 în perioadele de raportare ale anilor 2025-2029, se ține cont de creditele sau debitele de emisii ale acestuia, care corespund numărului de vehicule grele noi, cu excepția vehiculelor de uz specific, ale producătorului dintr-o perioadă de raportare, înmulțite cu diferența dintre:
- (a) traiectoria de reducere a CO<sub>2</sub> menționată la alineatul (2) și media emisiilor specifice ale producătorului, dacă această diferență este pozitivă („credite de emisii”);
  - (b) media emisiilor specifice și obiectivul privind emisiile specifice al producătorului, dacă această diferență este pozitivă („debite de emisii”).

Creditele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2019-2029. Cu toate acestea, creditele 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 pentru [...] perioada de raportare a anului 2025.

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

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2028 sunt reportate, în cazul în care sunt disponibile, de la o perioadă de raportare la alta, până la perioada de raportare a anului 2029, când eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate.

- (2) Traectoria de reducere a CO<sub>2</sub> [...] 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 CO<sub>2</sub> menționat la articolul 1 al doilea paragraf și obiectivul [...] pentru perioada de raportare a anului 2025 prevăzut la același articol primul paragraf litera (a) și între obiectivul [...] pentru perioada de raportare a anului 2025 și obiectivul aplicabil începând cu perioada de raportare a anului 2030.

*Articolul 8*  
*Respectarea obiectivelor privind emisiile specifice*

- (1) Dacă se constată, în conformitate cu alineatul (2), că un producător are emisii suplimentare într-o anumită perioadă de raportare începând cu 2025, Comisia impune o primă pentru emisiile suplimentare, calculată potrivit formulei următoare:
- (Prima pentru emisiile suplimentare) = (Emisiile suplimentare x 6 800 EUR/g CO<sub>2</sub>/tkm)
- (2) Se consideră că un producător are emisii suplimentare în oricare dintre cazurile următoare:
- (a) dacă în orice perioadă 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);
  - (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 ale producătorului este mai mare decât obiectivul privind emisiile specifice al acestuia.

Emisiile suplimentare dintr-o anumită perioadă de raportare 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 menționate la alineatul (1) [...]. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

- (4) Primele pentru emisii suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.

*Articolul 9*  
*Verificarea datelor de monitorizare*

- (1) Autoritățile de omologare de tip raportează Comisiei fără întârziere abaterile emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate în circulație, de la valorile respective menționate în certificatele de conformitate sau în dosarul clientului, constatate în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la [articolul 5 alineatul (4) litera (1)] din Regulamentul (CE) nr 595/2009.
- (2) Comisia ia în considerare aceste abateri la calculul mediei emisiilor specifice 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. Actele de punere în aplicare [...] respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

*Articolul 9a*  
*Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>*

Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o procedură pentru evaluarea și, dacă este cazul, corectarea nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>, pentru a asigura faptul că acesta este reprezentativ pentru a servi drept bază pentru calculul obiectivelor privind emisiile aferente întregului parc de vehicule din UE. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

## Articolul 10

### *Publicarea datelor și a performanțelor producătorilor*

- (1) Prin intermediul unor acte de punere în aplicare care trebuie adoptate până la data de 30 aprilie a fiecărui an, Comisia publică o listă care conține:
- (a) începând cu 1 iulie 2020, pentru fiecare producător, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> din perioada de raportare precedentă, menționată la articolul 4;
  - (b) începând cu 1 iulie 2020, pentru fiecare producător, factorul pentru emisii zero sau scăzute din perioada de raportare precedentă, menționat la articolul 5;
  - (c) începând cu 1 iulie 2026, pentru fiecare producător, obiectivul acestuia privind emisiile specifice 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 CO<sub>2</sub>, creditele de emisie și, începând cu 1 iulie 2026, debitele de emisie ale acestuia din perioada de raportare precedentă, menționate la articolul 7;
  - (e) începând cu 1 iulie 2026, pentru fiecare producător, emisiile suplimentare ale acestuia din perioada de raportare precedentă, menționate la articolul 8;
  - (f) începând cu 1 iulie 2020, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> prevăzut la articolul 1.

- (2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a ajusta nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzut la alineatul (1) de la prezentul articol după cum urmează:

- (a) dacă ponderile aplicate pentru profilurile de operare sau valorile sarcinii utile au fost ajustate în temeiul articolului 12 alineatul (1) literele (b) sau (c), în conformitate cu procedura prevăzută la punctul 1 din anexa II;
- (b) dacă au fost determinați [...] factori de ajustare în temeiul articolului 12 alineatul (2), prin aplicarea acestor factori de ajustare la nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Comisia publică nivelurile de referință ajustate ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și aplică aceste valori la calculul obiectivelor privind emisiile specifice pentru fiecare producător, aplicabile în perioadele de raportare începând de la data aplicării actelor delegate prin care sunt ajustate valorile.

### *Articolul 11*

#### *Emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de energie în condiții reale de conducere*

- (1) Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil, determinate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 595/2009. Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.
- (2) În acest scop, Comisia se asigură că cel puțin următorii parametri privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele sunt puși la dispoziția Comisiei la intervale regulate, începând cu 1 ianuarie 2021, de către producători, autoritățile naționale sau direct prin transferul de date de la vehicule, după caz:
  - (a) numărul de identificare a vehiculului;
  - (b) combustibilul și/sau energia electrică consumate;
  - (c) distanța totală parcursă;

(d) sarcina utilă;

(e) în cazul vehiculelor electrice hibride cu sursă de alimentare externă, combustibilul și energia electrică consumate și distanța parcursă repartizată în funcție de diferitele moduri de conducere.

Comisia prelucrează datele primite în vederea creării unui set de date anonimizat și agregat 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) Comisia adoaptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedura de colectare și prelucrare a datelor menționată la alineatul [...](2) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

## *Articolul 12*

### *Ajustări ale anexelor I și II*

- (1) Pentru a se asigura că parametrii tehnici utilizați pentru calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător în temeiul articolului 4 și pentru calculul obiectivelor privind emisiile specifice 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 15 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 alineatul (1) literele (b) și (c) astfel încât nivelul emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor reprezentative definite în temeiul prezentului alineat crește sau scade cu mai mult de 5 g CO<sub>2</sub>/km, Comisia aplică, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) litera (b), o ajustare a nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 10 alineatul (1), 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 alineatul (2) din prezentul articol, 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. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 14 alineatul (2).

### *Articolul 13* *Revizuirea și raportarea*

Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, obiectivul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> aplicabil din 2030 [...], stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru alte tipuri de vehicule grele, inclusiv pentru remorci, și introducerea unor obiective obligatorii de reducere a emisiilor pentru vehiculele grele începând din 2035 și 2040. Raportul respectiv include, de asemenea, o evaluare a eficacității modalităților aplicabile, în special, sistemului de credite pentru CO<sub>2</sub> și a oportunității prelungirii aplicării acestor modalități în 2030 și în anii următori. În plus, raportul evaluează modalitățile aplicabile vehiculelor cu emisii zero sau scăzute, [...] ținând cont de obiectivele stabilite în Directiva 2009/33/CE <sup>19</sup>, [...] în vederea înlocuirii, începând cu anul 2025, a sistemului de credite suplimentare prevăzut la articolul 5 cu un mecanism de stimulare bazat pe stabilirea unor indicatori adecvați pentru vânzările anuale de vehicule grele cu emisii zero sau scăzute. Dacă este cazul, această evaluare este însoțită de o propunere de modificare a prezentului regulament.

---

<sup>19</sup> Directiva 2009/33/CE privind vehiculele nepoluante, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE.

*Articolul 14*  
*Procedura comitetului*

- (1) Comisia este asistată de Comitetul privind schimbările climatice instituit prin Regulamentul (UE) 2018/... [Guvernanța]. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 15*  
*Exercitarea competențelor delegate*

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 10 alineatul (2) și la articolul 12 alineatul (1) este conferită Comisiei, pentru o perioadă [...] de cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Comisia prezintă 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 opun prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 10 alineatul (2) și la articolul 12 alineatul (1) poate fi revocată în orice moment 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 aflate deja în vigoare.

- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare [...].
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (2) și al articolului 12 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni 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 obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 16*  
*Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009*

[...] Articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică după cum urmează:

(a) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) emisiile de CO<sub>2</sub>, consumul de carburanți, consumul de energie electrică și autonomia electrică;”;

(b) se adaugă literele (l) și (m) după cum urmează:

„(l) o procedură pentru a verifica, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative, dacă vehiculele care au fost înmatriculate și au intrat în circulație respectă valorile emisiilor de CO<sub>2</sub>, ale consumului de carburant, ale consumului de energie electrică și ale autonomiei electrice determinate în temeiul prezentului regulament și al măsurilor de punere în aplicare a acestuia;

(m) măsurarea la bord și înregistrarea consumului de carburant și de energie electrică al autovehiculelor, precum și a sarcinilor utile și a kilometrajului autovehiculelor și remorcilor.”

Articolul 16a  
Modificarea Regulamentului (UE) nr. 2018/956 (privind monitorizarea și raportarea  
referitoare la vehiculele grele)

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

(a) 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 privind standardele în materie de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele].”;

(b) 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 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.”;

(c) la articolul 5, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Cu începere din 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.”;

(d) 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.”;

(e) la 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 16b

#### Modificarea Regulamentului (CE) nr. 661/2009

Regulamentul (CE) nr. 661/2009 se modifică după cum urmează:

(a) la articolul 1 se adaugă următorul alineat (4):

„(4) pentru omologarea de tip a vehiculelor noi din categoria O în ceea ce privește performanța lor de mediu.”;

(b) la articolul 14 alineatul (3), se adaugă literele (c) și (d) după cum urmează:

„(c) măsuri privind evaluarea performanței vehiculelor din categoria O în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO<sub>2</sub>, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice ale autovehiculelor.

(d) cerințe tehnice privind măsurarea la bord și înregistrarea sarcinilor utile ale vehiculelor din categoria O.”

*Articolul 17*  
*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 Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

**ANEXA I****Calculul mediei emisiilor specifice, al obiectivului privind emisiile specifice și al emisiilor suplimentare****1. SUBGRUPURI DE VEHICULE**

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

**Tabelul 1 – Subgrupuri de vehicule (sg)**

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

„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 4-UD, însă nu sunt disponibile date privind emisiile de CO<sub>2</sub>, 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 4-RD.

## **2. CALCULUL MEDIEI EMISIILOR SPECIFICE ALE UNUI PRODUCĂTOR**

### **2.1. Calculul emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul greu nou**

Emisiile specifice ( $CO2_v$ ), exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou  $v$  încadrat în subgrupul  $sg$  se calculează cu următoarea formulă:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

unde:

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

$sg$  este subgrupul în care a fost încadrat vehiculul greu nou  $v$  în conformitate cu secțiunea 1 din prezenta anexă;

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

$CO2_{v,mp}$  sunt emisiile de CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> ale unui vehicul greu cu emisii zero se fixează la 0 g CO<sub>2</sub>/km.

Emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul de uz specific reprezintă media emisiilor de CO<sub>2</sub>, 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<br>( <i>sg</i> ) | Profilurile de operare ( <i>mp</i> ) <sup>1</sup> |      |      |      |     |     |                    |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------|------|------|------|-----|-----|--------------------|
|                                        | RDL                                               | RDR  | LHL  | LHR  | UDL | UDR | REL, RER, LEL, LER |
| <b>4-UD</b>                            | 0                                                 | 0    | 0    | 0    | 0,5 | 0,5 | 0                  |
| <b>4-RD</b>                            | 0,45                                              | 0,45 | 0,05 | 0,05 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>4-LH</b>                            | 0,05                                              | 0,05 | 0,45 | 0,45 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>9-RD</b>                            | 0,27                                              | 0,63 | 0,03 | 0,07 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>9-LH</b>                            | 0,03                                              | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>5-RD</b>                            | 0,27                                              | 0,63 | 0,03 | 0,07 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>5-LH</b>                            | 0,03                                              | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>10-RD</b>                           | 0,27                                              | 0,63 | 0,03 | 0,07 | 0   | 0   | 0                  |
| <b>10-LH</b>                           | 0,03                                              | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                  |

**<sup>1</sup>Definițiile profilurilor de operare**

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

## 2.2. Media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> generate de toate vehiculele grele noi dintr-un subgrup ale unui producător

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, exprimată în g/tkm ( $avgCO2_{sg}$ ), generate de toate vehiculele grele noi dintr-un subgrup  $sg$  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 dintr-un subgrup $sg$ , cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a); |
| $CO2_v$   | reprezintă emisiile specifice de CO <sub>2</sub> ale unui vehicul greu nou $v$ , determinate în conformitate cu punctul 2.1;                                                               |
| $V_{sg}$  | reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului dintr-un subgrup $sg$ , cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a);                      |
| $PL_{sg}$ | reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul $sg$ , determinată în conformitate cu punctul 2.5.                                                                              |

## 2.3. Calculul factorului de emisii zero sau scăzute menționat la articolul 5

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, factorul de emisii zero sau 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, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a);                                                   |
| $V_{conv}$ | reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a) și a vehiculelor grele cu emisii zero sau scăzute; |
| $V_{zlev}$ | reprezintă suma dintre $V_{in}$ și $V_{out}$ ,                                                                                                                                                   |

unde:

$$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v/350))$$

iar  $\sum_v \square$  reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi cu emisii zero sau scăzute, care prezintă caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a)-(d);

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

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

## 2.4. Calculul cotei de vehicule deținută de un producător într-un subgrup

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, cota de vehicule grele noi dintr-un subgrup,  $share_{sg}$ , se calculează după cum urmează:

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

unde:

$V_{sg}$  reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului dintr-un subgrup  $sg$ , cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a);

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

## 2.5. Calculul valorilor sarcinii utile medii a vehiculelor dintr-un subgrup

Valoarea sarcinii utile medii  $PL_{sg}$  a unui vehicul dintr-un subgrup  $sg$  se calculează după cum urmează:

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

unde:

$\sum_{mp}$  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  $sg$  pentru profilul de operare  $mp$ , astfel cum este specificată în tabelul 3.

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

| Subgrupul de vehicule<br>$sg$ | Profilurile de operare ( $mp$ ) <sup>1</sup> |      |     |      |     |      |     |      |     |      |
|-------------------------------|----------------------------------------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|
|                               | RDL                                          | RDR  | LHL | LHR  | UDL | UDR  | REL | RER  | LEL | LER  |
| <b>4-UD</b>                   | 0,9                                          | 4,4  | 1,9 | 14   | 0,9 | 4,4  | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 |
| <b>4-RD</b>                   |                                              |      |     |      |     |      |     |      |     |      |
| <b>4-LH</b>                   |                                              |      |     |      |     |      |     |      |     |      |
| <b>5-RD</b>                   | 2,6                                          | 12,9 | 2,6 | 19,3 | 2,6 | 12,9 | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 |
| <b>5-LH</b>                   |                                              |      |     |      |     |      |     |      |     |      |
| <b>9-RD</b>                   | 1,4                                          | 7,1  | 2,6 | 19,3 | 1,4 | 7,1  | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 |
| <b>9-LH</b>                   |                                              |      |     |      |     |      |     |      |     |      |
| <b>10-RD</b>                  | 2,6                                          | 12,9 | 2,6 | 19,3 | 2,6 | 12,9 | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 |
| <b>10-LH</b>                  |                                              |      |     |      |     |      |     |      |     |      |

<sup>1</sup> A se vedea definițiile profilurilor de operare din tabelul 2 de la punctul 2.1

## 2.6. Calculul factorului de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile

Factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile ( $MPW_{sg}$ ) al unui subgrup  $sg$  este definit ca produsul dintre kilometrajul anual specificat în tabelul 4 și valoarea sarcinii utile pentru fiecare subgrup specificată în tabelul 3 de la punctul 2.5, normalizate la valoarea corespunzătoare pentru subgrupul 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 respectiv;

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

$PL_{sg}$  este determinat la punctul 2.5;

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

**Tabelul 4 – Kilometraje anuale**

| Subgrupurile de vehicule<br><i>sg</i> | Kilometraj anual<br>$AM_{sg}$ (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. Calculul mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui producător, exprimată în g/tkm și menționată la articolul 4**

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, exprimată în g/tkm ( $CO_2$ ) se calculează după cum urmează:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

unde:

$\sum_{sg}$  reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor;

$ZLEV$  este determinat la punctul 2.3;

$share_{sg}$  este determinat la punctul 2.4;

$MPW_{sg}$  este determinat la punctul 2.6;

$avgCO_{2sg}$  este determinat la punctul 2.2.

**3. CALCULUL NIVELULUI DE REFERINȚĂ AL EMISIILOR DE CO<sub>2</sub> MENȚIONAT LA ARTICOLUL 1**

Nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2sg}$ ) se calculează pentru fiecare subgrup  $sg$  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:

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

|           |                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $CO2_v$   | reprezintă emisiile specifice de $CO_2$ ale vehiculului $v$ 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 $sg$ înmatriculate în <u>perioada de referință</u> , cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 1 al doilea paragraf; |
| $PL_{sg}$ | reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul $sg$ , determinată în conformitate cu punctul 2.5.                                                                                                 |

#### 4. CALCULUL OBIECTIVULUI PRIVIND EMISIILE SPECIFICE AL UNUI PRODUCĂTOR, MENȚIONAT LA ARTICOLUL 6

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

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

unde:

$\sum_{sg}$  reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor;  
 $share_{sg}$  este determinat la punctul 4 din secțiunea 2;  
 $MPW_{sg}$  este determinat la punctul 6 din secțiunea 2;  
 $rf$  reprezintă obiectivul de reducere a emisiilor de  $CO_2$  (în %), aplicabil într-o anumită perioadă de raportare;  
 $rCO2_{sg}$  este determinat în secțiunea 3.

#### 5. CREDITELE ȘI DEBITELE DE EMISII MENȚIONATE LA ARTICOLUL 7

##### 5.1. Calculul traiectoriei de reducere a emisiilor de $CO_2$ pentru obținerea creditelor de emisii

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare a anilor Y din perioada 2019-2030, traiectoria emisiilor de  $CO_2$  ( $ET_Y$ ) se definește după cum urmează:

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

unde:

$\sum_{sg} (...)$  reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor;  
 $share_{sg}$  este determinat la punctul 4 din secțiunea 2;  
 $MPW_{sg}$  este determinat la punctul 6 din secțiunea 2;  
 $rCO2_{sg}$  este determinat în secțiunea 3;

unde:

pentru perioadele de raportare ale anilor Y din perioada 2019-2025:

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

iar pentru perioadele de raportare ale anilor Y din perioada 2026-2030:

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

$rf_{2025}$  și  $rf_{2030}$  sunt obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> (în %) aplicabile în perioadele de raportare ale anilor 2025 și, respectiv, 2030 [...].

## 5.2. Calculul creditelor și debitelor 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 ( $cCO2_Y$ ) și debitele de emisii ( $dCO2_Y$ ) se calculează după cum urmează:

*Dacă  $CO2_Y < ET_Y$ :*

$$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_Y \quad \text{și}$$

$$dCO2_Y = 0$$

*Dacă  $CO2_Y > T_Y$  pentru anii din perioada 2025-2029:*

$$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y \quad \text{și}$$

$$cCO2_Y = 0$$

*În toate celelalte cazuri  $dCO2_Y$  și  $cCO2_Y$  se fixează la 0.*

unde:

|         |                                                                                                                                                                                            |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $ET_Y$  | reprezintă traiectoria de emisii a producătorului în <u>perioada de raportare a anului Y</u> determinată în conformitate cu punctul 5.1;                                                   |
| $CO2_Y$ | reprezintă media emisiilor specifice în <u>perioada de raportare a anului Y</u> determinată în conformitate cu punctul 2.7;                                                                |
| $T_Y$   | reprezintă obiectivul privind emisiile specifice al producătorului în <u>perioada de raportare a anului Y</u> determinat în conformitate cu secțiunea 4;                                   |
| $V_Y$   | reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului în <u>perioada de raportare a anului Y</u> , cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 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 al producătorului în perioada de raportare a anului 2025 determinat în conformitate cu secțiunea 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 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 din perioada 2019-2024;

$dCO_{2025}$  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. DETERMINAREA EMISIILOR SUPPLEMENTARE ALE UNUI PRODUCĂTOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (2)

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare începând cu anul 2025, valoarea emisiilor suplimentare ( $exeCO_{2Y}$ ), dacă este pozitivă, se determină după cum urmează:

**Pentru perioada de raportare a anului 2025**

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

**Pentru perioadele de raportare ale anilor Y din perioada 2026-2028**

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

**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 începând cu 2025 până în anul Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$  reprezintă suma corespunzătoare perioadelor de raportare ale anilor J începând cu 2025 până în anul (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;

$dCO2_Y$  reprezintă debitele de emisii pentru perioada de raportare a anului Y determinate în conformitate cu punctul 5.2;

$cCO2_Y$  reprezintă creditele de emisii pentru perioada de raportare a anului Y determinate în conformitate cu punctul 5.2;

$limCO2$  reprezintă limita debitelor de emisii determinată în conformitate cu punctul 5.3;

$redCO2$  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  $exeCO2_Y$  se fixează la 0.

## ANEXA II

### Proceduri de ajustare

#### **(1) FACTORII DE AJUSTARE A SARCINII UTILE MENȚIONAȚI LA ARTICOLUL 12 ALINEATUL (1) LITERA (C)**

Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 10 alineatul (2) litera (a), pentru calculul nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 1 se folosesc ponderile pentru profilurile de operare și valorile sarcinii utile aplicabile în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 12 alineatul (1) litera (c) intră în vigoare pentru toate vehiculele grele noi, iar emisiile de CO<sub>2</sub>, 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 ajustează după cum urmează:

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

unde:

$sg$  reprezintă subgrupul căruia îi aparține vehiculul  $v$ ;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$  reprezintă emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculului  $v$ , exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare  $mp$  pe baza datelor de monitorizare [...] aferente perioadei de referință, raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956;

$PL(\underline{RP})_{sg, mp}$  reprezintă valoarea sarcinii utile atribuite vehiculului  $v$  din subgrupul  $sg$  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  $sg$  pentru profilul de operare  $mp$  în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 12 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;

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

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

| <b><math>PLa_{sg, mp}</math></b><br><b>(în 1/tona)</b>  |              | <b>Profilurile de operare (<math>mp</math>)<sup>1</sup></b> |          |          |          |          |
|---------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
|                                                         |              | RDL, RDR                                                    | REL, RER | LHL, LHR | LEL, LER | UDL, UDR |
| <b>Subgrupurile<br/>de vehicule<br/><math>sg</math></b> | <b>4-UD</b>  | 0,026                                                       | N.A.     | 0,015    | N.A.     | 0,026    |
|                                                         | <b>4-RD</b>  |                                                             |          |          |          |          |
|                                                         | <b>4-LH</b>  |                                                             |          |          |          |          |
|                                                         | <b>5-RD</b>  | 0,022                                                       | 0,022    | 0,017    | 0,017    | 0,022    |
|                                                         | <b>5-LH</b>  |                                                             |          |          |          |          |
|                                                         | <b>9-RD</b>  | 0,026                                                       | 0,025    | 0,015    | 0,015    | 0,026    |
|                                                         | <b>9-LH</b>  |                                                             |          |          |          |          |
|                                                         | <b>10-RD</b> | 0,022                                                       | 0,021    | 0,016    | 0,016    | 0,022    |
|                                                         | <b>10-LH</b> |                                                             |          |          |          |          |

<sup>1</sup> A se vedea definițiile profilurilor de operare din anexa I secțiunea 2 punctul 1.

## (2) FACTORII DE AJUSTARE MENȚIONAȚI LA ARTICOLUL 10 ALINEATUL (2) LITERA (B)

Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 10 alineatul (2) litera (b), pentru calculul nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 1 se folosesc ponderile pentru profilurile de operare și valorile sarcinii utile aplicabile în perioada de raportare în care modificările menționate la articolul 12 alineatul (1) litera (c) intră în vigoare pentru toate vehiculele grele noi, iar emisiile de CO<sub>2</sub>, 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:

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

unde:

$\sum_r$  reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor reprezentative  $r$  pentru subgrupul  $sg$ ;

$sg$  reprezintă subgrupul 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 CO<sub>2</sub> ale vehiculului  $v$ , exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare  $mp$  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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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 12 alineatul (2) intră în vigoare pentru toate vehiculele grele noi.

Vehiculul reprezentativ se definește în conformitate cu metodologia menționată la articolul 12 alineatul (3).

---