

Brusel 10. července 2018
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 1 REV 1

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

NÁVRH

Č. dok. Komise: COM(2018) 284 final/2

Předmět: PŘÍLOHY návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 284 final/2.

Příloha: COM(2018) 284 final/2

V Bruselu dne 3.7.2018
COM(2018) 284 final/2

ANNEXES 1 to 2

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2018) 284 final of 17.05.2018

Concerns all language versions.

Correction of minor non-substantial errors in the act and its annexes.

The text shall read as follows:

PŘÍLOHY

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

PŘÍLOHA I
Výpočet průměrných specifických emisí, cíle průměrných specifických emisí
a nadměrných emisí

1. PODSKUPINY VOZIDEL

Každé nové těžké vozidlo bude zařazeno do jedné z podskupin definovaných v tabulce 1, a to podle podmínek, které se zde uvádějí.

Tabulka 1 – Podskupiny vozidel

Těžká vozidla	Typ kabiny	Výkon motoru	Podskupiny vozidel
Nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním náprav 4 x 2 a technicky přípustnou maximální hmotností > 16 tun	Všechny	< 170 kW	4-UD
	Krátká kabina	≥ 170 kW	4-RD
	Kabina s lůžky	≥ 170 kW a < 265 kW	
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	4-LH
Nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním náprav 6 x 2	Krátká kabina	Všechny	9-RD
	Kabina s lůžky		9-LH
Traktory s pevným rámem s uspořádáním náprav 4 x 2 a technicky přípustnou maximální hmotností > 16 tun	Krátká kabina	Všechny	5-RD
	Kabina s lůžky	< 265 kW	
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	5-LH
Traktory s pevným rámem s uspořádáním náprav 6 x 2	Krátká kabina	Všechny	10-RD
	Kabina s lůžky		10-LH

„Kabinou s lůžky“ se rozumí typ kabiny, která má za sedadlem řidiče prostor určený ke spaní, jak se uvádí v nařízení (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel].

„Krátkou kabinou“ se rozumí jiný typ kabiny, než je kabina s lůžky.

Jestliže není možné nové těžké vozidlo zařadit do podskupiny vozidel, neboť nejsou k dispozici informace o typu kabiny nebo výkonu motoru, mělo by být zařazeno do podskupiny dopravních vozidel na dlouhé vzdálenosti, která odpovídá jeho typu podvozku (nákladní vozidlo nebo traktor s pevným rámem) a uspořádáním náprav (4 x 2 nebo 6 x 2).

Jestliže je nové těžké vozidlo zařazeno do podskupiny 4-UD, ale nejsou k dispozici údaje o emisích CO₂ v g/km pro profily určení UDL nebo UDR, které jsou definovány v tabulce 2 v bodě 2.1, nové těžké vozidlo bude zařazeno do podskupiny 4-RD.

2. VÝPOČET PRŮMĚRNÝCH SPECIFICKÝCH EMISÍ VÝROBCE

2.1. Výpočet specifických emisí CO₂ nových těžkých vozidel

Specifické emise v g/km (CO_{2v}) nového těžkého vozidla *v*, které je zařazeno do podskupiny *sg*, se vypočtou podle následujícího vzorce:

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

kde:

$\sum mp$ je součet všech profilů určení *mp* uvedených v tabulce 2,

sg je podskupina, do které bylo nové těžké vozidlo zařazeno podle oddílu 1 této přílohy,

$W_{sg\ mp}$ je součet váhy profilů určení uvedených v tabulce 2,

CO_{2v mp} jsou emise CO₂ v g/km nového těžkého vozidla *v*, stanovené pro profil určení *mp* a uvedené v souladu s nařízením (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel].

Specifické emise CO₂ těžkého vozidla s nulovými emisemi budou mít hodnotu 0 g CO₂/km.

Specifické emise CO₂ účelového vozidla budou mít průměrné emise CO₂ v g/km, které jsou uvedeny v souladu s nařízením (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel].

Tabulka 2 - Váhy profilu určení ($W_{sg\ mp}$)

Podskupiny vozidel (<i>sg</i>)	Profil určení ¹ (<i>mp</i>)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0

9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Definice profilu určení

RDL	Regional delivery payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek) – nízké
RDR	Regional delivery payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek) – reprezentativní
LHL	Long haul payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti) – nízké
LHR	Long haul payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti) – reprezentativní
UDL	Urban delivery payload (užitečné zatížení u městských dodávek) – nízké
UDR	Urban delivery payload (užitečné zatížení u městských dodávek) – reprezentativní
REL	Regional delivery (EMS) payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek EMS) – nízké
RER	Regional delivery (EMS) payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek EMS) – reprezentativní
LEL	Long haul (EMS) payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti EMS) – nízké
LER	Long haul (EMS) payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti EMS) – reprezentativní

2.2. Průměrné specifické emise CO₂ všech nových těžkých vozidel v podskupině pro výrobce

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok budou vypočteny průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm ($avgCO2_{sg}$) všech nových těžkých vozidel v podskupině *sg* tímto způsobem:

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

kde:

$\sum v$	je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a),
$CO2_v$	jsou specifické emise $CO2$ nových těžkých vozidel v , stanovené v souladu s bodem 2.1,
V_{sg}	je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a),
PL_{sg}	je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg , jak se uvádí v bodě 2.5.

2.3. Výpočet emisního faktoru pro nulové a nízké emise, jak se uvádí v článku 5

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok bude vypočten emisní faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV), jak se uvádí v článku 5, následujícím způsobem:

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

kde:

V	je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a),
V_{conv}	je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a) a s výjimkou těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi,
V_{zlev}	je součet V_{in} a V_{out} ,

kde:

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

$\sum_v \square$ je součet za všechna nová těžká vozidla s nízkými a nulovými emisemi, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d),

$CO2_v$ jsou specifické emise $CO2$ v g/km těžkého vozidla v s nulovými a nízkými emisemi, stanovené v souladu s bodem 2.1,

V_{out} je celkový počet těžkých vozidel s nulovými emisemi v kategoriích uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci, vynásobený dvěma, s maximální hodnotou 1,5 % V_{conv} .

2.4. Výpočet podílu vozidel výrobce v podskupině

Za každého výrobce a každý kalendářní rok bude vypočten podíl nových těžkých vozidel v podskupině $share_{sg}$ tímto způsobem:

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

kde:

- V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a),
- V je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a).

2.5. Výpočet průměrných hodnot užitečného zatížení všech vozidel v podskupině

Průměrná hodnota užitečného zatížení PL_{sg} vozidla v podskupině sg bude vypočtena takto:

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

kde:

$\sum_{mp}$ je součet všech profilů určení mp ,

$W_{sg,mp}$ je hmotnost profilů určení uvedená v tabulce 2 pod bodem 2.1,

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům v podskupině sg u profilu určení mp , která je stanovena v tabulce 3.

Tabulka 3 - Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg, mp}$ (v tunách)

Podskupina vozidel sg	Profil určení ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹Viz definice profilu určení podle tabulky 2 v bodě 2.1.

2.6. Výpočet najetých kilometrů a váhového faktoru užitečného zatížení

Najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení (MPW_{sg}) podskupiny sg jsou definovány jako výsledek ročních najetých kilometrů uvedený v tabulce 4 a hodnota užitečného zatížení podle podskupiny stanovená v tabulce 3 bodě 2.5, normalizovaná na příslušnou hodnotu pro podskupinu 5-LH, a budou vypočteny takto:

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

kde:

AM_{sg} jsou kilometry najeté za rok, uvedené v tabulce 4 pro vozidla v příslušné podskupině,

AM_{5-LH} jsou kilometry najeté za rok, stanovené pro podskupinu 5-LH v tabulce 4,

PL_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.5,

PL_{5-LH} je hodnota průměrného užitečného zatížení pro podskupinu 5-LH, jak je stanovena v bodě 2.5.

Tabulka 4 - Najeté kilometry za rok

Vozidlo podskupina sg	Najeté kilometry za rok AM_{sg} (v 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. Výpočet průměrných specifických emisí CO_2 v g/tkm výrobce uvedených v článku 4

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok budou vypočteny průměrné specifické emise CO_2 v g/tkm (CO_2) tímto způsobem:

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

kde:

$\sum_{sg}$ je součet za všechny podskupiny,
 $ZLEV$ je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.3,
 $share_{sg}$ je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.4,
 MPW_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.6,
 $avgCO_{2\ sg}$ je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.2.

3. VÝPOČET REFERENČNÍCH EMISÍ CO_2 V G/TKM UVEDENÝCH V ČLÁNKU 1

Referenční emise CO_2 ($rCO_{2\ sg}$) se vypočtou pro každou podskupinu sg na základě všech nových těžkých vozidel všech výrobců za rok 2019 takto:

$$rCO_{2\ sg} = \frac{\sum_v CO_{2\ v}}{rV_{sg} \times PL_{sg}}$$

kde:

$\sum_v$ je součet za všechna nová těžká vozidla zaregistrovaná v roce 2019 v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s článkem 1 druhým pododstavcem,
 $CO_{2\ v}$ jsou specifické emise CO_2 vozidla v , stanovené v souladu s bodem 2.1, případně upravené podle přílohy II,

rV_{sg}	je počet všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v roce 2019 v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s článkem 1 druhým pododstavcem,
PL_{sg}	je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg , jak se uvádí v bodě 2.5.

4. VÝPOČET CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE VÝROBCE UVEDENÉHO V ČLÁNKU 6

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok bude od roku 2025 vypočítáván cíl pro specifické emise T tímto způsobem:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2\ sg}$$

kde:

$\sum_{sg}$	je součet za všechny podskupiny,
$share_{sg}$	je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 4,
MPW_{sg}	je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 6,
rf	je cílové snížení CO ₂ (v %) stanovené v čl. 1 odst. a) a b) pro konkrétní kalendářní rok,
$rCO_{2\ sg}$	je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 3.

5. EMISNÍ KREDITY A VÝPŮJČKY KREDITŮ UVEDENÉ V ČLÁNKU 7

5.1. Výpočet plánovaného snížení CO₂ u emisních kreditů

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok Y v období let 2019 až 2029 jsou plánované emise CO₂ (ET_Y) definovány tímto způsobem:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO_{2\ sg}$$

kde:

$\sum_{sg} (...)$	je součet za všechny podskupiny,
$share_{sg}$	je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 4,
MPW_{sg}	je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 6,
$rCO_{2\ sg}$	je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 3,

kde:

pro kalendářní roky Y v období let 2019 až 2025:

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

a pro kalendářní roky Y v období let 2026 až 2030:

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

rf_{2025} a rf_{2030} jsou cíle snížení CO₂ (v %) za rok 2025 a 2030, jak se uvádí v čl. 1 odst. a), resp. b).

5.2. Výpočet emisních kreditů a výpůjček kreditů v každém kalendářním roce

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok Y v období let 2019 až 2029 jsou plánované emisní kredity (cCO_{2Y}) a výpůjčky kreditů (dCO_{2Y}) vypočteny tímto způsobem:

jestliže $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

jestliže $CO_{2Y} > T_Y$ za roky 2025 až 2029:

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

ve všech ostatních případech jsou dCO_{2Y} a cCO_{2Y} rovny 0,

kde:

ET_Y jsou plánované emise výrobce v kalendářním roce Y , stanovené v souladu s bodem 5.1,

CO_{2Y} jsou průměrné specifické emise v kalendářním roce Y , stanovené v souladu s bodem 2.7,

T_Y je cíl pro specifické emise výrobce v kalendářním roce Y , stanovený v souladu s oddílem 4,

V_Y je počet nových těžkých vozidel výrobce v kalendářním roce Y , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a).

5.3. Limit emisních výpůjček

Pro každého výrobce je limit emisních výpůjček ($limCO_2$) definován takto:

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

kde

T_{2025} je cíl pro specifické emise výrobce pro rok 2025, stanovený v souladu s oddílem 4,

V_{2025} je počet nových těžkých vozidel výrobce v roce 2025, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a).

5.4. Emisní kredity získané do roku 2025

Výpůjčky kreditů získané v roce 2025 budou sníženy o částku ($redCO_2$) odpovídající emisním kreditům získaným do roku 2025 a jsou stanoveny pro každého výrobce takto:

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

kde:

$\min$ je menší ze dvou hodnot uvedených v závorkách,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za kalendářní roky 2019 až 2024,

dCO_{2025} jsou výpůjčky kreditů za rok 2025, stanovené v souladu s bodem 5.2,

cCO_{2Y} jsou emisní kredity za kalendářní rok Y , stanovené v souladu s bodem 5.2.

6. STANOVENÍ NADMĚRNÝCH EMISÍ VÝROBCE UVEDENÝCH V ČL. 8 Odst. 2

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok bude od roku 2025 dále vypočítávána hodnota nadměrných emisí ($exeCO_2 Y$) následujícím způsobem, je-li hodnota kladná:

za rok 2025

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

za roky Y v období let 2026 až 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

za rok 2029

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO_{2J} - redCO_2$$

za roky Y od roku 2030 dále

$$exeCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y$$

kde:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ je součet za kalendářní roky 2019 až 2025,

$\sum_{I=2025}^Y$ je součet za kalendářní roky 2025 až Y,

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ je součet za kalendářní roky 2025 až (Y-1),

$\sum_{J=2025}^{2028}$ je součet za kalendářní roky 2025 až 2028,

$\sum_{I=2025}^{2029}$ je součet za kalendářní roky 2025 až 2029,

dCO_{2Y} jsou výpůjčky kreditů za kalendářní rok Y, stanovené v souladu s bodem 5.2,

cCO_{2Y} jsou emisní kredity za kalendářní rok Y, stanovené v souladu s bodem 5.2,

$limCO_2$ je limit výpůjček kreditů, stanovený v souladu s bodem 5.3,

$redCO_2$ je snížení výpůjček kreditů za rok 2025, stanovené v souladu s bodem 5.4.

Ve všech ostatních případech bude hodnota nadměrných emisí $exeCO_{2Y}$ rovna 0.

PŘÍLOHA II

Opravné postupy

1. FAKTORY UPRAVUJÍCÍ UŽITEČNÉ ZATÍŽENÍ UVEDENÉ V ČL. 12 ODS. 1 PÍSM. C)

Na základě ustanovení uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. a) budou pro účely výpočtu referenčních emisí CO₂ uvedených v článku 1 emise CO₂ v g/km těžkých vozidel *v*, které jsou stanoveny pro profil určení *mp* uvedený v tabulce 2 v bodě 2.1 přílohy I, upraveny takto:

$$CO_{2\ v\ mp} = CO_2(2019)_{v\ mp} \times (1 + PL_{sg\ mp} \times (PL_{sg\ mp} - PL(2019)_{sg\ mp}))$$

kde:

<i>sg</i>	je podskupina, do které vozidlo <i>v</i> patří,
$CO_2(2019)_{v\ mp}$	jsou specifické emise CO ₂ vozidla <i>v</i> v g/km, stanovené pro profil určení <i>mp</i> a založené na údajích ze sledování za rok 2019 oznámených v souladu s nařízením (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel],
$PL(2019)_{sg\ mp}$	je hodnota užitečného zatížení, která byla přiřazena vozidlům v podskupině <i>sg</i> u profilu určení <i>mp</i> v kalendářním roce 2019, v souladu s tabulkou 3 v bodě 2.5 přílohy I, pro účely stanovení údajů ze sledování za rok 2019 oznámených v souladu s nařízením (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel],
$PL_{sg\ mp}$	je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům v podskupině <i>sg</i> u profilu určení <i>mp</i> v kalendářním roce, ve kterém nabývají účinnosti změny uvedené v čl. 12 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, v souladu s tabulkou 3 v bodě 2.5 přílohy I,
$PL_{sg\ mp}$	je faktor úpravy užitečného zatížení definovaný v tabulce 5.

Tabulka 5 - Faktory upravující užitečné zatížení $PL_{sg\ mp}$

PL _{sg mp} (v 1/tuny)		Profily určení <i>mp</i> ¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Pod skupiny vozidel <i>sg</i>	4-UD	0,026	Nepoužije se	0,015	Nepoužije se	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022

	10-LH					
--	--------------	--	--	--	--	--

¹Viz definice profilu určení v bodě 1 oddílu 2 přílohy I

2. FAKTORY PRO ÚPRAVU UVEDENÉ V ČL. 10 ODS. 2 PÍSM. B)

Na základě ustanovení uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. b) budou pro účely výpočtu referenčních emisí CO₂ uvedených v článku 1 emise CO₂ v g/km těžkých vozidel *v*, které jsou stanoveny pro profil určení *mp* uvedený v bodě 2.1 přílohy I, upraveny takto:

$$CO_2\ v\ mp = CO_2(2019)_{v\ mp} \times (\sum_r s_{r\ sg} \times CO_2(2019)_{r\ mp}) / (\sum_r s_{r\ sg} \times CO_2\ r\ mp)$$

kde

$\sum_r$ je součet za všechna reprezentativní vozidla *r* pro podskupinu *sg*,

sg je podskupina, do které vozidlo *v* patří,

$s_{r\ sg}$ je statistická váha reprezentativního vozidla *r* v podskupině vozidel *sg*,

$CO_2(2019)_{v\ mp}$ jsou specifické emise CO₂ vozidla *v* v g/km, stanovené pro profil určení *mp* a založené na údajích ze sledování za rok 2019 oznámených v souladu s nařízením (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel],

$CO_2(2019)_{r\ mp}$ jsou specifické emise CO₂ reprezentativního vozidla *r* v g/km, stanovené pro profil určení *mp* v souladu s tímto nařízením v jeho verzi platné v roce 2019,

$CO_2\ r\ mp$ jsou specifické emise CO₂ reprezentativního vozidla *r*, stanovené v souladu s tímto nařízením v kalendářním roce, ve kterém vstupují v účinnost změny uvedené v čl. 12 odst. 2) pro všechna nová těžká vozidla.

Reprezentativní vozidlo bude definováno v souladu s metodikou uvedenou v čl. 12 odst. 2.