



Bruxelles, 17 octombrie 2023
(OR. en)

14284/23

Dosar interinstituțional:
2023/0042(COD)

CLIMA 482
ENV 1138
TRANS 423
MI 866
CODEC 1903

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	13843/23
Nr. doc. Csie:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO ₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor textul abordării generale cu privire la propunerea sus-menționată, aprobată de Consiliu (Mediu) în cadrul celei de a 3973-a reuniuni a sale care a avut loc la 16 octombrie 2023.

Modificările față de versiunea anterioară a textului (documentul ST 13843/23), astfel cum au rezultat în urma discuțiilor din cadrul Consiliului, sunt indicate prin **caractere aldine subliniate**.

Modificările anterioare față de propunerea Comisiei sunt subliniate. Textul eliminat este marcat cu [...].

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

- (1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris³, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării Comisiei intitulată „Pactul verde european”[...]⁴. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în lumina efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.
- (2) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu handicap și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.
- (3) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.

³ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

⁴ [...]

- (4) Prin intermediul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁵, Uniunea a consfințit [...] într-un act legislativ al Uniunii obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Mai mult, [...] regulamentul respectiv stabilește [...] un [...] obiectiv obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030.
- (5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier.
- (6) Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, [...] propus de Comisie [...] în 2021, vizează punerea în aplicare a obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030. Acesta acoperă o serie de domenii de politică. Revizuirea Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁶ face parte integrantă din acest pachet legislativ.
- (7) În comunicarea sa [...] din 18 mai 2022 intitulată „Planul REPowerEU”⁷, Comisia a prezentat un plan pentru ca Uniunea să devină independentă de combustibilii fosili din Rusia cu mult înainte de sfârșitul acestui deceniu. Comunicarea subliniază, printre altele, importanța sporirii în continuare a eficienței și a reducerii consumului de combustibili fosili în sectorul transporturilor, unde electrificarea poate fi combinată cu utilizarea hidrogenului produs din alte surse decât combustibilii fosili pentru înlocuirea acestora din urmă.

⁵ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁶ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

⁷ [...]

- (8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030 [...] și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 [...]. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare ale emisiilor după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050.
- (9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule grele cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al sectorului autovehiculelor poate fi menținută. Vehiculele grele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovarea[...] tehnologică[...] continuă.
- (10) [...] Ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor grele cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

- (11) Comunicarea Comisiei din 5 mai 2021 intitulată „Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei” [...] ⁸ [...] urmărește cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric al sectorului autovehiculelor. Parcursul de tranziție acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru autovehicule [...] și consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre. [...] Acesta se bazează, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea ca preț a vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în cadrul parcursului de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul social pentru climă [...] instituit prin Regulamentul (UE) 2023/955 al Parlamentului European și al Consiliului⁹ (denumit în continuare „Fondul social pentru climă”) pentru a ajuta microîntreprinderile [...] să achiziționeze [...] camioane cu emisii zero. Comunicarea Comisiei din 1 februarie 2023 intitulată „Un Plan industrial al Pactului verde pentru era cu zero emisii nete”[...] ¹⁰[...] vizează sporirea competitivității industriei cu zero emisii nete a Europei și sprijinirea tranziției rapide către neutralitatea climatică. [...] Planul respectiv urmărește să asigure un mediu mai favorabil pentru extinderea capacității [...] Uniunii de producție a tehnologiilor și produselor cu zero emisii nete, necesare pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale [...] Uniunii în materie de climă.

⁸ [...]

⁹ Regulamentul (UE) 2023/955 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de instituire a Fondului social pentru climă și de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1060 (JO L 130, 16.5.2023, p. 1).

¹⁰ [...]

- (12) Obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în [...] Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹¹. Este oportun să se ia în considerare impactul prezentului regulament asupra posibilității ca vehiculele grele noi înmatriculate în UE să fie utilizate în afara Uniunii, având în vedere posibilele constrângeri în materie de infrastructură din țările terțe.
- (13) Tranziția către neutralitatea climatică necesită investiții semnificative în rețeaua[...] de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare. [...] Având în vedere obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele pentru anul 2030 stabilite în temeiul prezentului regulament, [...] ponderea vehiculelor grele cu emisii zero în totalul parcului de vehicule rutiere grele [...] și consumul de energie electrică din acest sector vor rămâne limitate. Prin urmare, impactul acestora asupra rețelei de electricitate va rămâne, de asemenea, limitat.
- (14) Producătorii ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri de vehicule grele în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule grele cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. [...] Prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de [...] consolidare a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.

¹¹ [...] Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE [...] (JO...).

- (15) Având în vedere structura eterogenă a [...] întregului parc de camioane, nu este posibil să se prevadă pe deplin dacă [...] evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă pentru toate utilizările de nișă. Acestea [...] ar putea include [...] vehicule grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. [...] Astfel de vehicule [...] ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Având în vedere aceste considerații, ar trebui lăsată o anumită marjă în cadrul obiectivului privind reducerea emisiilor de CO₂ pentru 2040, pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice ulterioare.
- (15a) Pentru a reduce poluarea atmosferică în orașe, precum și pentru a oferi servicii de transport eficiente și mai durabile, este esențial să se abordeze emisiile generate de autobuzele urbane. Întrucât disponibilitatea autobuzelor urbane este necesară pentru îndeplinirea acestor obiective, securitatea aprovizionării cu astfel de autobuze este importantă, iar autoritățile contractante ar trebui să utilizeze dispoziția privind achizițiile publice de la articolul 3c pentru a stabili contribuția ofertei la securitatea aprovizionării atunci când atribuie un contract.
- (16) Atunci când atribuie contracte de achiziții publice pentru achiziționarea sau utilizarea de autobuze urbane, precum și contracte de achiziții publice de servicii privind utilizarea unor astfel de autobuze, autoritățile contractante ar trebui să ia în considerare contribuția ofertei la securitatea aprovizionării în funcție de anumite criterii care ar trebui să includă cel puțin unul dintre următoarele elemente: disponibilitatea pieselor de schimb esențiale, modificările din lanțul de aprovizionare sau cerințele specifice de certificare sau documentare, printre altele. În cazul țărilor terțe cu care Uniunea nu a încheiat, într-un cadru multilateral sau bilateral, un acord care să asigure accesul comparabil și efectiv al întreprinderilor din Uniune la piețele acestor țări terțe (țări care nu sunt semnatare ale Acordului privind achizițiile publice), este posibil să se ia în considerare proporția produselor originare din țări terțe din cadrul ofertelor, determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.

- (16a) Aplicarea contribuției ofertei la securitatea aprovizionării de la articolul 3c nu ar trebui să aducă atingere aplicării articolului 25 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului și nici aplicării articolelor 43 și 85 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului, iar autoritățile contractante sau entitățile contractante ar trebui să ia în considerare [...] orientările din Comunicarea Comisiei din 24 iulie 2019 intitulată „Orientări privind accesul ofertanților și al bunurilor din țările terțe pe piața achizițiilor publice din UE”[...].
- (17) Având în vedere obiectivele mai stricte de reducere a emisiilor de CO₂ privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii începând cu 2030, producătorii [...] urmează să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule grele cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru ZLEV ar trebui eliminat începând cu 2030.
- (18) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare de CO₂ unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1242, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare de CO₂ ar trebui să fie considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii Europene, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1242.

- (19) Obiectul Regulamentului (UE) 2019/1242 ar trebui extins pentru a acoperi, de asemenea, obligațiile de monitorizare și raportare care sunt integrate în Regulamentul (UE) 2019/1242 prin intermediul prezentului regulament.
- (20) Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui modificat pentru a avea același domeniu de aplicare precum cel al Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului [...] și al Consiliului¹².

¹² Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

(21) Emisiile de CO₂ nu sunt determinate pentru vehiculele grele [...] [...] care nu intră în domeniul de aplicare al legislației Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, cum ar fi tractoarele agricole și forestiere, vehiculele grele concepute și fabricate pentru a fi utilizate de forțele armate și vehiculele cu șenile, și, prin urmare, [...] vehiculele grele respective [...] nu sunt [...] supuse obligației de a îndeplini obiectivele privind reducerea emisiilor de CO₂ stabilite în prezentul regulament. Vehiculele [...] grele care sunt concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice [...] sau serviciile de asistență medicală de urgență și a căror omologare de tip este obținută în mod voluntar ar trebui, de asemenea, să fie exceptate [...] de la obligația de a îndeplini obiectivele privind reducerea emisiilor de CO₂ [...] prevăzute în prezentul regulament, pentru a nu descuraja obținerea voluntară a omologării de tip pentru aceste vehicule grele [...], ceea ce ar avea implicații negative asupra siguranței și a mediului, cu excepția cazului în care producătorul solicită [...] inclusiunea acestor [...] vehicule grele. Și statele membre ar trebui să aibă dreptul de a [...]excepta de la obligația de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite în prezentul regulament pentru vehiculele grele care nu au fost concepute în mod special, dar care sunt înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, serviciile armate sau cele de asistență medicală de urgență, cum ar fi autocarele obișnuite folosite pentru transportul forțelor de poliție sau al forțelor armate, confirmând că această exceptare [...] servește interesului public. Aidoma anumitor grupuri de vehicule grele [...] care sunt omologate de tip, dar pentru care emisiile de CO₂ nu sunt încă determinate din motive tehnice, [...] vehiculele grele respective [...] nu sunt supuse obligației de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite [...] de prezentul regulament. Printre respectivele vehicule [...] se numără, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule grele utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule grele cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele grele cu mai mult de 4 axe sau mai mult de 2 axe motoare, autobuzele mici cu o masă maximă mai mică de 7,5 tone și camioanele mici cu o masă maximă mai mică de 5 tone. Vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

- (22) Ar trebui introduse unele definiții pentru armonizarea [...] terminologiei Regulamentului (UE) 2019/1242 cu cea a legislației Uniunii privind omologarea de tip a vehiculelor, în special a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului¹³ și a Regulamentului (UE) 2017/2400 al Comisiei¹⁴.
- (23) În sensul transferului nou introdus de vehicule grele între producători și al stabilirii unei derogări pentru producătorii care produc un număr redus de vehicule grele, ar trebui adăugată la Regulamentul (UE) 2019/1242 o definiție a termenului de „grup de entități asociate”, urmând în esență terminologia folosită în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵ pentru vehiculele ușoare.
- (24) Pentru definirea obligațiilor producătorilor individuali, obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru întregul parc de vehicule grele noi de la nivelul Uniunii ar trebui să fie transpuse în obiective specifice de reducere a emisiilor pentru subgrupuri de vehicule, care ar trebui să fie definite în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor grele care le compun.
- (25) Întrucât emisiile de CO₂ aferente remorcilor au un impact puternic asupra emisiilor [...] globale de CO₂ și a consumului de energie electrică al autovehiculelor grele, ar trebui stabilite și obiectivele respective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru [...] remorci [...].

¹³ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

¹⁴ Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor 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).

¹⁵ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

- (26) Având în vedere maturitatea tehnică a subsectorului și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în orașe, ar trebui stabilită o cotă minimă obligatorie de autobuze urbane noi cu emisii zero.
- (27) O cotă minimă obligatorie de autobuze urbane cu emisii zero ar trebui să reflecte nevoia existentă în societate de transport public la prețuri accesibile, inclusiv în zonele rurale. Creșterea ofertei de autobuze urbane cu emisii zero care rezultă dintr-o astfel de cotă minimă obligatorie ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra costului de achiziție, atât în ceea ce privește prețul de achiziție inițial, cât și costul total al deținerii de autobuze urbane cu emisii zero, reflectând economiile de combustibili fosili rezultate din utilizarea [...] unor astfel de autobuze urbane. Achizițiile publice comune de autobuze urbane bazate pe Platforma pentru autobuze ecologice pot reduce și mai mult costul de achiziție al acestor autobuze [...], iar Fondul social pentru climă [...] ar putea fi folosit de statele membre pentru a sprijini cetățenii vulnerabili prin oferirea de bilete sau abonamente la preț redus sau gratuite pentru transportul public. În cele din urmă, autobuzele și autocarele folosite pentru transportul regional și pe distanțe lungi, inclusiv în zonele rurale, intră în continuare sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite pentru vehiculele grele. Sprijinul din partea Fondului social pentru climă ar putea răspunde nevoilor specifice din zonele rurale și ar putea preveni sărăcia din perspectiva transporturilor, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (UE) 2023/955¹⁶, prin asigurarea accesului la transport public la prețuri accesibile.
- (28) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ar trebui aplicat pentru ultima oară pentru perioada de raportare a anului 2029, deoarece nu mai este considerat necesar după această perioadă ca stimulent pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero.
- (29) Întrucât, pentru evaluarea conformității, ar trebui luate în considerare mai degrabă entități comerciale decât juridice, producătorii asociați din punct de vedere economic ar trebui să aibă posibilitatea, în anumite limite, să transfere vehicule grele între ei în scopul contabilizării [...] vehiculelor grele respective în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242.

¹⁶ [...]

- (31) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie posibil, de asemenea, transferul de vehicule grele cu emisii zero între entități neasociate.
- (31) Pentru a evita costurile disproporționat de ridicate aferele asigurării conformității [...] și a reduce sarcina administrativă, producătorii care produc [...] un număr redus de vehicule grele și care respectă anumite cerințe legale ar trebui să fie scutiți [...] de obligația de a [...] îndeplini obiectivele privind reducerea emisiilor de CO₂. Întrucât trebuie să respecte obligațiile de raportare prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242, pentru acești producători este instituit un mecanism de control adecvat.
- (32) Sistemul actual de credite și debite de emisii multianuale ar trebui extins până în 2039, având în vedere că obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ vor fi consolidate în continuare după 2030 până în 2040 și necesită evoluții tehnice prospective din partea producătorilor în perioada respectivă.
- (33) Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să prevadă în mod clar, pentru fiecare categorie de vehicule [...], cine este producătorul căruia ar trebui să i se atribuie un vehicul greu, ținând astfel seama în mod specific de diferențele configurații ale vehiculelor grele din categoria M.
- (34) Normele privind verificarea datelor de monitorizare ar trebui să acopere, de asemenea, [...] potențiala corecție[...] *ex post* a erorilor privind datele raportate și modul în care Comisia ar trebui să gestioneze aceste corecții pentru punerea în aplicare [...] a obiectivelor [...] de reducere a emisiilor de CO₂ privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii.
- (35) Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ar trebui modificată pentru a include și subgrupurile de vehicule nou incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242.

- (36) Monitorizarea și raportarea de către producători și statele membre reprezintă o condiție prealabilă esențială pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1242. Integrarea dispozițiilor Regulamentului (UE) 2018/956 în Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să creeze sinergii și să permită interpretarea dispozițiilor ținând seama de obiectivele ambelor regulamente.
- (37) [...] Integrarea [...] dispozițiilor privind monitorizarea și raportarea ale Regulamentului (UE) 2018/956 în Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să constituie un prilej pentru a modifica ușor [...] dispozițiile respective în lumina experienței [...] dobândite în urma primelor două cicluri de raportare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956.
- (38) Ținând seama de faptul că determinarea emisiilor de CO₂ nu va mai fi efectuată exclusiv de către producători, obligația de raportare [...] a emisiilor de CO₂ și a altor date tehnice ale vehiculelor grele ar trebui extinsă pentru a include nu doar producătorii, ci și acele entități care efectuează determinarea vehiculelor grele în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 și al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei¹⁷. Datele care trebuie raportate trebuie să includă evidențele producătorului.
- (39) Comisia ar trebui să fie [...] autorizată să țină seama de progresele tehnice, de evoluția logisticii transportului de mărfuri, precum combinațiile de vehicule deosebit de grele utilizate în anumite state membre, de ajustările necesare determinate de aplicarea prezentului regulament și de modificările legislației de bază privind omologarea de tip [...] pentru a se asigura că cerințele referitoare la date și procedurile de monitorizare și raportare rămân relevante în timp pentru evaluarea contribuției parcului de vehicule grele la obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂, pentru a asigura disponibilitatea datelor privind tehnologiile noi și avansate de reducere a emisiilor de CO₂ și privind rezultatele obținute în urma încercărilor de verificare efectuate pe șosea, [...] pentru a asigura menținerea relevanței în scopuri de informare și comparabilitate a intervalelor de valori ale rezistenței aerului [...] și pentru a completa dispozițiile privind amenziile administrative.

¹⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei din 1 august 2022 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind performanța remorcilor grele în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/683 (JO L 205, 5.8.2022, p. 145).

- (40) Din aceste motive, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește modificarea criteriilor de definire a subgrupurilor de vehicule, inclusiv adăugarea unui subgrup pentru camioanele utilizate în combinații ultragrele, de definire a vehiculelor de uz specific, pentru domeniile de funcționare ale diferitelor tehnologii de propulsie, lista și ponderea profilurilor de operare, sarcinile utile, numărul de pasageri, masele pasagerilor, sarcinile utile maxime tehnic admisibile, numărul maxim de pasageri și volumele de mărfuri tehnic admisibile ale subgrupurilor de vehicule și kilometrajele anuale, modificarea cerințelor privind datele și a procedurii de monitorizare și raportare stabilite în anexele la prezentul regulament, în ceea ce privește precizarea datelor care trebuie raportate de statele membre pentru monitorizarea rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea, modificarea intervalelor de valori ale rezistenței aerului, definirea criteriilor și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative impuse producătorilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (41) Regulamentul (UE) 2018/956 ar trebui să fie abrogat, cu [...] dispoziții tranzitorii care să permită încheierea perioadei de raportare în curs la momentul intrării în vigoare a prezentului regulament în temeiul normelor aplicabile la începutul perioadei de raportare respective, inclusiv toate prelucrările ulterioare ale datelor colectate. În consecință, prezentul regulament ar trebui să se aplice de la începutul următoarei perioade de raportare.

- (42) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume promovarea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și din punct de vedere economic și într-o manieră compatibilă cu obiectivul de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii până în 2030 prin intermediul unor obiective modificate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru întregul parc de vehicule grele de la nivelul Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta din urmă 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 atingerea acestor obiective.
- (43) Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) 2019/1242 să fie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2019/1242

Regulamentul (UE) 2019/1242 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectul și obiectivul

- (1) [...] Regulamentul stabilește standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi. Standardele respective [...] contribuie la îndeplinirea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor sale de gaze cu efect de seră, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) [...]2023/857¹⁸, [...]la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris¹⁹ și la asigurarea[...] bunei funcționări a pieței interne.
- (2) De asemenea, prezentul regulament stabilește cerințele de raportare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniune.”

¹⁸ [...] Regulamentul (UE) 2023/857 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/842 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 a Regulamentului (UE) 2018/1999 (JO L 111, 26.4.2023, p. 1-14).

¹⁹ [...]

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor grele noi care au fost omologate de tip sau omologate individual în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 ori care sunt menționate la [...] articolul[...] 2 alineatul (3) din regulamentul respectiv[...] și care aparțin oricăreia dintre următoarele categorii de vehicule:

(a) M₂ și M₃;

(b) N₁, N₂ și N₃,[...] cu condiția ca vehiculele să nu intre în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631[...];

(c) O₃ și O₄.

În sensul prezentului regulament, vehiculele [...] menționate la primul paragraf sunt denumite vehicule grele. Vehiculele care intră sub incidența literei[...] (a) sau (b) de la primul paragraf sunt denumite autovehicule grele.

Categoriile de vehicule menționate în prezentul regulament se referă la categoriile de vehicule definite la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858 și în anexa I la acesta.”;

(b) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) primul paragraf se înlocuiește cu textul următor:

„(2) [...] În sensul prezentului regulament, vehiculele grele menționate la alineatul (1) sunt [...] considerate vehicule grele noi într-o perioadă de raportare dată, dacă sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată în perioada de raportare respectivă și dacă nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii.”;

(ii) se adaugă următorul paragraf:

„Alineatul (1) nu se aplică vehiculelor grele înmatriculate pentru prima dată pentru o perioadă de maximum o lună și înmatriculate exclusiv în scopul tranzitului către o țară din afara Uniunii.”

[...]

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. «nivel de referință al emisiilor de CO₂ » înseamnă media emisiilor specifice de CO₂ din perioada de referință ale tuturor vehiculelor grele noi din fiecare subgrup de vehicule, determinată în conformitate cu punctul 3 din anexa I;”;

(b) se introduc următoarele puncte [...]:

„3a. «perioadă de raportare» înseamnă perioada cuprinsă între data de 1 iulie a unui anumit an și data de 30 iunie a anului următor;

3b. «perioadă de referință» înseamnă perioada de raportare a unui anumit an pentru care obligațiile reglementare de reducere a emisiilor de CO₂ pentru un anumit subgrup de vehicule sunt specificate în temeiul prezentului regulament;”;

(c) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. «obiectivul privind emisiile specifice de CO₂» înseamnă obiectivul unui producător individual privind emisiile de CO₂ , determinat anual, pentru perioada de raportare anterioară, în conformitate cu punctul 4 din anexa I;”;

(d) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. «vehicul de uz specific» înseamnă un vehicul greu destinat a fi utilizat pentru sarcini specifice, care, conform informațiilor din certificatul său de conformitate, astfel cum au fost raportate de statele membre, îndeplinește criteriile prevăzute la punctul 1.2 din anexa I;”;

(e) punctul 10 se elimină;

(f) se introduce următorul punct[...]:

„10a. «raportor» înseamnă o entitate responsabilă cu raportarea datelor către Comisie;

[...]”;

(g) punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11. «vehicul greu cu emisii zero» înseamnă următoarele vehicule:

(a) un autovehicul greu cu emisii de CO₂ de maximum [...] 3 g/tkm sau [...] 1 g/pkm, determinate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400;

(b) un autovehicul greu fără motor cu ardere sau cu motor cu ardere ale cărui emisii, determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și măsurile de punere în aplicare a acestuia, nu depășesc [...] 1g/kWh de CO₂ sau ale cărui emisii, determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului și măsurile de punere în aplicare a acestuia, nu depășesc [...] 1g/km de CO₂, [...] [...] cu condiția să nu fi fost determinate emisii de CO₂ [...] în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400;

(c) o remorcă echipată cu un dispozitiv care îi sprijină în mod activ propulsia, fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă ale cărui emisii determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 [...] și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sau în conformitate cu Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU sunt mai mici de [...] 1 g CO₂/kWh”;

(h) punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„12. «vehicul greu cu emisii scăzute» înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO₂ , determinate în conformitate cu punctul 2.3.4 din anexa I, sunt mai mici de jumătate din nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru toate vehiculele din subgrupul de vehicule de care aparține vehiculul greu;”;

(i) se adaugă următoarele puncte [...]:

„15. «vehicul primar» înseamnă un vehicul primar astfel cum este definit la articolul 3 punctul 22 din Regulamentul (UE) 2017/2400;

16. «vehicul primar al unui vehicul greu» înseamnă un vehicul primar [...] pentru a cărui simulare se alocă o caroserie generică care corespunde caroseriei efective a vehiculului greu în ceea ce privește podeaua (joasă/înaltă) și numărul de niveluri (fără etaj/supraetajat) și orice alți parametri, după caz;

17. «vehicul completat» înseamnă un vehicul completat astfel cum este definit la articolul 3 punctul 26 din Regulamentul (UE) 2018/858;

18. «vehicul complet» înseamnă un vehicul complet astfel cum este definit la articolul 3 punctul 27 din Regulamentul (UE) 2018/858;

19. «vehicul de teren» înseamnă un vehicul de teren astfel cum este definit în partea A punctul 2.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;
20. «vehicul cu destinație specială» înseamnă un vehicul cu destinație specială astfel cum este definit la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858;
21. «vehicul de teren cu destinație specială» înseamnă un vehicul de teren cu destinație specială, astfel cum se specifică în partea A punctul 2.3.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;
22. «certificat de conformitate» înseamnă un certificat de conformitate astfel cum este definit la articolul 3 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2018/858;
23. «contract de achiziții publice», în contextul procedurilor de achiziții publice și cu excepția cazului în care se prevede altfel, înseamnă un contract de achiziții publice astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (1) punctul 5 din Directiva 2014/24/UE, «contracte» astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2014/25/UE [...] și «concesiuni» astfel cum sunt definite la articolul 5 punctul 1 din Directiva 2014/23/UE”;
24. «camion utilizat în combinații ultragrele» înseamnă un vehicul din categoria N3 care poate fi utilizat într-o combinație de vehicule, având 3 sau mai multe axe, cu o putere nominală a motorului de cel puțin 400 kW și cu o masă maximă tehnic admisibilă a combinației de peste 60 de tone.”;

(j) se adaugă următorul paragraf:

„În sensul prezentului regulament, «grup de producători asociați» înseamnă un producător și întreprinderile asociate acestuia.

«Întreprindere asociată» înseamnă:

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

(i) prerogativa de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot [...]

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

(iii) dreptul de a gestiona activitățile întreprinderii;

(b) întreprinderi care dețin asupra producătorului, direct sau indirect, dreptul[...] sau prerogativele menționate la litera (a);

(c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, dreptul[...] sau prerogativele menționate la litera (a);

(d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul deține în comun, împreună cu una sau mai multe întreprinderi menționate la literele (a), (b) sau (c), sau în cadrul cărora două sau mai multe dintre aceste întreprinderi dețin dreptul[...] sau prerogativele menționate la litera (a);

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

4. Se introduc următoarele articole [...]:

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂

(1) Media emisiilor de CO₂ ale parcului de autovehicule grele noi din Uniune, altele decât vehiculele cu destinație specială, vehiculele de teren, vehiculele de teren cu destinație specială și vehiculele de uz specific, se reduce cu următoarele procente comparativ cu media emisiilor de CO₂ din perioada de raportare a anului 2019:

- (a) cu 15 % pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH pentru perioadele de raportare ale anilor 2025-2029;
- (b) cu 45 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2030-2034;
- (c) cu 65 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2035-2039;
- (d) cu 90 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor începând cu 2040.

(2) Subgrupurile de vehicule [...] contribuie la aceste obiective de reducere a emisiilor de CO₂ menționate la alineatul (1), [...] în conformitate cu punctul 4.3 din anexa I.

(3) Emisiile de CO₂ ale parcului de remorci noi din Uniune se reduc în conformitate cu punctul 4.3 din anexa I.

(4)În pofida articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2017/2400, vehiculele grele omologate care intră sub incidența articolului 2 alineatul (3) primul paragraf litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/858 nu intră sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite la [...] alineatele (1)-(3) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care producătorul alege să includă vehiculele grele respective în calculul emisiilor sale specifice de CO₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ atunci când raportează datele despre vehiculul greu în conformitate cu partea B din anexa IV la prezentul regulament.

(5)Vehiculele grele, altele decât cele menționate la alineatul (4) de la prezentul articol, înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, serviciile armate sau serviciile de asistență medicală de urgență, nu intră sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ [...] stabilite la [...] alineatele (1)-(3) de la prezentul articol, în cazul în care un stat membru indică acest lucru în procesul de înmatriculare și raportare, confirmând astfel în datele raportate în conformitate cu partea A din anexa IV că scopul vehiculului greu nu poate fi deservit în aceeași măsură de un [...] vehicul greu cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul greu echipat cu un motor cu ardere pentru a îndeplini acest scop.

Articolul 3b

Obiectivul privind vehiculele grele cu emisii zero pentru autobuzele urbane

(1) Pentru vehiculele grele menționate în a patra coloană [...] a tabelului de la punctul 4.2 din anexa I (autobuze urbane), producătorii respectă cotele minime de **85 % și 100 %** ale vehiculelor grele cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, [...] în conformitate cu punctul 4.3.2 din anexa I. [...].;

[...]

(3) [...] Comisia definește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, [...] [...] specificațiile tehnice comune, inclusiv standardele, pentru utilizarea vehiculelor grele menționate la prezentul articol [...]:

(a) interoperabilitatea tehnică și deschisă între infrastructura de reîncărcare și de realimentare și vehiculele grele, în ceea ce privește conexiunile fizice și schimbul de comunicații;

(b) partajarea și utilizarea în condiții de siguranță și securitate a datelor generate.

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

Articolul 3c

Proceduri de achiziții publice

(1) Autoritățile contractante sau entitățile contractante atribuie contractele de achiziții publice de bunuri pentru achiziționarea [...] de autobuze urbane, astfel cum sunt menționate la articolul 3b, precum și contractele de achiziții publice de servicii care au ca obiect principal utilizarea unor astfel de vehicule [...] pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care prezintă cel mai bun raport preț-calitate. Autoritățile contractante sau entitățile contractante iau în considerare contribuția ofertei la securitatea aprovizionării utilizând specificații tehnice sau criterii de atribuire în funcție de situația pieței și[...] în conformitate cu [...] Directivele 2014/23/UE, 2014/24/UE sau 2014/25/UE și cu legislația sectorială aplicabilă, precum și cu angajamentele internaționale ale Uniunii, inclusiv cu Acordul privind achizițiile publice și cu alte acorduri internaționale obligatorii pentru Uniune.

(2) Specificațiile tehnice sau criteriile de atribuire privind [...] contribuția ofertei la securitatea aprovizionării [...] includ cel puțin unul dintre următoarele criterii [...], aplicate în mod obiectiv, transparent și nediscriminatoriu:

(a) proporția produselor originare din țări terțe [...] din cadrul ofertelor, determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului. Acest criteriu se aplică numai produselor din cadrul ofertelor originare din țări care nu sunt semnatare ale Acordului privind achizițiile publice;

[...]

(b[...]) disponibilitatea pieselor de schimb esențiale pentru funcționarea echipamentelor incluse în ofertă;

(c[...]) angajamentul ofertantului conform căruia eventualele modificări în lanțul de aprovizionare al acestuia pe parcursul executării contractului nu vor afecta în mod negativ executarea contractului;

(d[...]) [...] existența unei certificări sau documentații care să demonstreze că organizarea lanțului de aprovizionare al ofertantului îi [...] permite acestuia să îndeplinească cerința privind securitatea aprovizionării.

Acest lucru nu împiedică autoritățile contractante și entitățile contractante să utilizeze criterii suplimentare [...].

(3) [...] În cazul în care contribuția ofertei la securitatea aprovizionării este utilizată drept criteriu de atribuire, acesteia i se atribuie o pondere cuprinsă între 15 și 40 % din criteriile de atribuire. ”

5. La articolul 4 primul paragraf, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) datele raportate pentru vehiculele grele noi ale producătorului înmatriculate în perioada de raportare precedentă și”.

6. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară până la perioada de raportare a anului 2029, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, factorul de emisii zero și de emisii scăzute.

Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO₂ ale tuturor vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autovehicule al producătorului.”;

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pentru perioadele de raportare 2025-2029, factorul de emisii zero și de emisii scăzute se determină pe baza unei valori de referință de 2 % în conformitate cu punctul 2.3.2 din anexa I.”;

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția la acest factor a vehiculelor grele cu emisii zero din categoria N, altele decât cele din subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 1,5 %.”

7. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător

Pentru perioada de raportare a anului 2025 și pentru fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂. Acest obiectiv se determină în conformitate cu punctul 4.1 din anexa I.”

8. Se introduc următoarele articole [...]:

„Articolul 6a

Transferul de vehicule grele între producători

- (1) În scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor în conformitate cu articolul 4 și cu punctul 2.2 din anexa I, pot fi transferate vehicule grele individuale între producători, sub rezerva următoarelor condiții:
- (a) pentru toate transferurile [...], cererea trebuie să fie depusă în comun de către producătorul care efectuează transferul și producătorul destinatar;
 - (b) pentru transferul de vehicule grele, altele decât vehiculele grele cu emisii zero, producătorul care efectuează transferul și producătorul destinatar [...] aparțin [...] unui grup de producători asociați;
 - (c) pentru transferul [...] de vehicule grele cu emisii zero între producători care nu aparțin unui grup de producători asociați [...], numărul de vehicule grele cu emisii zero transferate unui producător nu [...] depășește [...] 5 % din totalul vehiculelor grele noi ale acestuia înmatriculate într-o perioadă de raportare dată.

Producătorii transmit Comisiei cererile de transfer utilizând instrumentele electronice puse la dispoziție de Comisie.

- (2) În cazul în care consideră că sunt îndeplinite condițiile pentru un[...] transfer, Comisia nu ia în considerare vehiculul greu transferat la calcularea valorilor relevante pentru producătorul care efectuează transferul, dar îl va lua în considerare la calcularea valorilor relevante pentru producătorul destinat.

Articolul 6b

Derogare pentru producătorii care produc un număr redus de vehicule grele

- (1) În cazul în care, într-o perioadă de raportare dată, au fost înmatriculate mai puțin de 100 de vehicule grele noi ale unui producător, media emisiilor specifice de CO₂ prevăzută la articolul 4 și la punctul 2.7 din anexa I și obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ prevăzute la articolul 6 și la punctul 4.1 din anexa I se fixează la „0” în respectiva perioadă de raportare.
- (2) Valorile mediei emisiilor specifice de CO₂ și ale obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ nu sunt incluse în datele publicate în temeiul articolului 11 pentru producătorii și perioadele de raportare în cauză.
- (3) Derogarea prevăzută la alineatul (1) nu se aplică într-o perioadă de raportare dată în niciunul dintre următoarele cazuri:
- (a) la cererea producătorului;
- (b) dacă producătorul solicită un transfer de vehicule grele în conformitate cu articolul 6a;

(c) dacă producătorul face parte dintr-un grup de producători asociați care au înmatriculat în mod colectiv peste 100 de vehicule grele în perioada de raportare respectivă sau face parte dintr-un grup de producători asociați printre care se numără un [...] producător căruia [...] i se aplică [...] litera (a) sau (b).

(4) Producătorii care nu fac parte dintr-un grup în sensul alineatului (3) litera (c) informează Comisia în cazul în care au înmatriculat mai puțin de 100 de vehicule grele într-o perioadă de raportare dată.

(5) Producătorii cărora nu li se aplică derogarea prevăzută la alineatul (1) informează Comisia, în fiecare perioadă de raportare, cu privire la toate întreprinderile lor asociate care îndeplinesc condițiile pentru acordarea derogării respective prevăzute la alineatul (1).

(6) Producătorii [...] informează Comisia [...] în temeiul alineatelor (4) și (5), utilizând instrumentele electronice puse la dispoziție de Comisie.”

9. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) primul paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a verifica dacă un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039, se ține cont de creditele sau debitele de emisii ale acestuia, determinate în conformitate cu punctul 5 din anexa I, care corespund numărului de vehicule grele noi ale producătorului dintr-o perioadă de raportare, înmulțite cu:”;

(b) la alineatul (1) al doilea paragraf, „2029” se înlocuiește cu „2039”;

(c) la alineatul (1), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Debitele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039. Cu toate acestea, debitul total de emisii al unui producător nu depășește 5 % din obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al producătorului, înmulțit cu numărul de vehicule grele ale producătorului din perioada respectivă (denumită în continuare «limita debitelor de emisii»).”;

(d) la alineatul (1), al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în perioadele de raportare ale anilor 2029, 2034 și 2039.”;

(e) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Traectoriile de reducere a emisiilor de CO₂ se stabilesc pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I, pe baza următoarelor traectorii liniare:

(a) între nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului[...] 2025 sau 2030, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) literele (a) și (b);

(b) între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2025 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2030, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (b);

(c) între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2030 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2035, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (c), și

(d) între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2035 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2040, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (d).”

10. Se introduc următoarele articole [...]:

„Articolul 7a

Atribuirea de vehicule grele unui producător

Atunci când se calculează media emisiilor specifice de CO₂ menționate la [...] articolul 4 și obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ menționate la [...] articolul 6, vehiculele grele înmatriculate într-o perioadă de raportare dată sunt atribuite următorilor producători:

- (a) pentru vehiculele grele din categoria N, producătorului de vehicule, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 4a din Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (b) pentru vehiculele grele din categoria M, producătorului vehiculului primar, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 29 din Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (c) pentru vehiculele grele din categoria O, producătorului de vehicule, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei.

Articolul 7b

Calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor grele din categoria M

Pentru vehiculele din categoria M, se aplică următoarele dispoziții:

(a) în scopul calculării, pentru un producător, a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui subgrup de vehicule, pentru un vehicul greu nou din categoria M se iau în considerare emisiile specifice de CO₂ ale acestuia ca vehicul complet sau completat în conformitate cu punctul 2.2.2 din anexa I, și nu cu punctul 2.2.3 din anexa [...] respectivă;

(b) [...]prin derogare de la litera (a) de la prezentul articol, la cererea producătorului menționat la articolul 7a litera (b), adresată Comisiei, și sub rezerva condiției prevăzute la [...] litera (c), pentru un vehicul greu nou din categoria M se iau în considerare emisiile specifice de CO₂ ale acestuia ca vehicul primar în conformitate cu punctul 2.2.3 din anexa I, și nu cu punctul 2.2.2 din anexa [...] respectivă;

(c) o cerere menționată la litera (b) pentru un vehicul greu nou din categoria M nu este admisibilă dacă producătorul [...] respectiv [...] și producătorul vehiculului complet sau completat afereant, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 4a din Regulamentul (UE) 2017/2400, sunt întreprinderi asociate sau fac parte din aceeași entitate juridică. Prin depunerea unei astfel de cereri, producătorul declară că această condiție este îndeplinită [...]. [...] Acesta furnizează Comisiei, la cerere, informații justificative;

(d) Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, pune la dispoziție, fără întârziere [...] și în format electronic, instrumentele și orientările procedurale necesare pentru ca producătorii să poată transmite[...] Comisiei cererile[...] menționate la litera (b).”

11. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (1) litera (a), „pentru perioada 2025-2029” se înlocuiește cu „începând cu 2025”;
- (b) se elimină litera (b) de la alineatul (1);

(c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Se consideră că un producător are emisii suplimentare de CO₂ în oricare dintre cazurile următoare:

(a) dacă, în oricare dintre perioadele de raportare din intervalele 2025-2028, 2030-2033[...] sau 2035-2038, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii depășește limita debitelor de emisii prevăzută la articolul 7 alineatul (1) al treilea paragraf;

(b) dacă în perioadele[...] de raportare ale anilor 2029, 2034, 2039 și 2040, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii este pozitivă;

(c) dacă, începând cu perioada de raportare a anului 2041, media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului este mai mare decât obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al acestuia.”

12. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Autoritățile de omologare de tip și producătorii raportează Comisiei fără întârziere oricare dintre următoarele abateri de la datele raportate:

(a) orice abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în circulație de la valorile menționate în certificatele de conformitate sau în dosarul cu informații pentru client menționat la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2017/2400, constatate în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din prezentul regulament;

(b) orice erori identificate în determinarea emisiilor de CO₂ din cauza unor date de intrare [...] incorecte sau din alte cauze;

(c) orice erori identificate în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ ;

(d) orice alte abateri decât cele menționate la literele (a), (b) și (c).”;

- (b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia ia în considerare abaterile menționate la alineatul (1) la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător și al nivelului de referință al emisiilor de CO₂. Aceasta [...] examinează posibilitatea modificării [...] listei menționate la [...] articolul 11 alineatul (1). [...] Comisia [...] nu este obligată să ia în considerare aceste abateri în cazul în care, în urma recalculării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător sau a nivelului de referință al emisiilor de CO₂, se obține o abatere mai mică de 0,1 %.”

13. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂

- (1) Pentru a asigura caracterul robust și reprezentativ al nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale subgrupurilor de vehicule cărora li se aplică o perioadă de raportare începând cu 2024 ca perioadă de referință în conformitate cu punctul 3.2 din anexa I, Comisia evaluează aplicarea condițiilor în care s-a determinat nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și stabilește dacă emisiile respective au fost majorate în mod nejustificat și, în caz afirmativ, modalitatea în care ar trebui corectate.
- (2) În cazul în care consideră că sunt necesare corecții pentru toate sau unele dintre nivelurile de referință ale emisiilor de CO₂, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2) pentru efectuarea [...] corecțiilor respective.”

14. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Lista, care urmează să fie publicată până la data de 30 aprilie a anului următor celui în care s-a încheiat o perioadă de referință, include nivelul de referință al emisiilor de CO₂ determinat în respectiva perioadă de referință.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2) din prezentul regulament.”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia [...] adoptă acte[...] de punere în aplicare pentru a modifica lista prevăzută la [...] alineatul (1):

(a) dacă procedurile de omologare de tip menționate în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 sunt modificate, cu excepția modificărilor legate de valorile sarcinii utile și ale numărului de pasageri utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂, astfel încât nivelul emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele reprezentative specificate în temeiul [...] alineatului (3) de la prezentul articol crește sau scade cu peste 5 g CO₂ /km:

(i) nivelul de referință ajustat al emisiilor se calculează în conformitate cu punctul 1 din anexa II;

(ii) noile valori sunt publicate în completarea valorilor precedente, indicându-se perioada de raportare în care se aplică pentru prima dată;

(b) dacă anexele au fost modificate în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (a)-(f):

(i) nivelul de referință al emisiilor de CO₂ publicat anterior se recalculează în conformitate cu anexa I, ținând seama de parametrii modificați [...] în conformitate cu [...] articolul 14 alineatul (1) literele (a)-(f);

(ii) nivelul de referință recalculat al emisiilor de CO₂ este publicat și înlocuiește nivelul de referință [...] precedent [...] al emisiilor începând cu perioada de raportare în care se aplică pentru prima dată [...] parametrii modificați în conformitate cu [...] articolul 14 alineatul (1) literele (a)-(f).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2) din prezentul regulament.”;

(c) se adaugă următorul alineat:

„(3) În cazul unor modificări ale procedurilor de omologare de tip menționate la alineatul (2) primul paragraf litera (a) de la prezentul articol, actele[...] de punere în aplicare menționate la alineatul (2) de la prezentul articol specifică sau stabilesc[...] o metodologie pentru definirea unuia sau a mai multor vehicule reprezentative pentru un subgrup de vehicule, inclusiv a ponderilor statistice ale acestora și a valorilor sarcinii utile și ale numărului de pasageri care vor fi utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂, pe baza cărora se determină ajustarea menționată la alineatul (2) primul paragraf litera (a) punctul (i) de la prezentul articol, ținând cont de datele de monitorizare raportate în temeiul prezentului regulament și de caracteristicile tehnice [...] menționate la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2017/2400. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2) din prezentul regulament.”

15. La articolul 13 alineatul (3), se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care datele din dosarele cu informații pentru client, certificatele de conformitate și certificatele de omologare individuală nu pot fi corectate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, autoritatea de omologare de tip responsabilă emite o declarație de corecție împreună cu datele corectate. Aceasta [...] transmite declarația respectivă Comisiei și părților implicate.”

16. Se introduc următoarele articole [...]:

„Articolul 13a

Monitorizarea și raportarea de către statele membre

(1) Începând cu perioada de raportare a anului [...]*JO: vă rugăm să inserați anul: dacă [...] prezentul regulament de modificare intră [...] în vigoare înainte de 1 iulie, inserați anul anterior celui în care a intrat în vigoare [...]; dacă prezentul regulament de modificare [...] intră în vigoare după 30 iunie, inserați anul următor*], statele membre monitorizează datele specificate în anexa IV 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 V.

(2) Autoritățile competente responsabile de monitorizarea și raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament sunt cele desemnate de statele membre în conformitate cu articolul 7 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2019/631.

(3) Vehiculele grele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice fac obiectul [...] prezentului articol[...].

(4) Vehiculele grele [...] înmatriculate pentru [...] a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, serviciile de asistență medicală de urgență și forțele de menținere a ordinii publice și vehiculele grele înmatriculate pentru [...] a fi folosite de către serviciile armate fac obiectul [...] prezentului articol, indiferent [...] dacă sunt exceptate de la aplicarea articolului 3a[...].

Articolul 13b

Raportarea de către producători sau de către alte entități responsabile de determinarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele

(1) Producătorii sau alte entități responsabile de determinarea emisiilor de CO₂ ale unui vehicul greu [...] care [...] fac obiectul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400 sau [...] al articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 [...] raportează datele vehiculului greu nou în conformitate cu [...] partea B din anexa IV la prezentul regulament.

Până la data de 30 septembrie a fiecărui an, aceștia raportează Comisiei datele respective pentru fiecare vehicul greu nou cu o dată de determinare sau de evaluare cuprinsă în perioada de raportare care se încheie la 30 iunie, în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa V.

Prezentul alineat nu se aplică [...] vehiculelor exceptate în conformitate cu articolul 6b.

(2) Fiecare producător sau o altă entitate în sensul alineatului (1) desemnează un punct de contact pentru raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament.

(3) Obligațiile[...] de raportare prevăzute la articolul[...] 13a alineatele (3) și (4) se aplică producătorilor și altor entități în sensul alineatului (1) de la prezentul articol.

Articolul 13c

Registrul central de date privind vehiculele grele

(1) Comisia ține un registru central al datelor raportate pentru vehiculele grele («registru central») în conformitate cu articolele 13a și 13b.

Registrul central este disponibil publicului, cu excepția datelor menționate la punctul 3.2[...] din anexa V.

[...] Valoarea rezistenței aerului este pusă la dispoziția publicului sub formă de interval, astfel cum este stabilit în anexa IV partea C.

(2) Registrul central este gestionat de Agenția Europeană de Mediu în numele Comisiei.

Articolul 13d

Monitorizarea rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea

(1) Comisia monitorizează, în cazul în care sunt disponibile, rezultatele încercărilor efectuate pe șosea în cadrul creat de Regulamentul (CE) nr. 595/2009 în vederea verificării emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru completarea prezentului regulament prin precizarea datelor care trebuie raportate de autoritățile competente din statele membre în sensul alineatului (1) din prezentul articol.

Articolul 13e

Calitatea datelor

- (1) Autoritățile competente și producătorii sunt responsabili pentru corectitudinea și calitatea datelor pe care le raportează în temeiul articolelor 13a și 13b. Aceștia informează Comisia, fără întârziere, cu privire la orice eroare detectată în datele raportate.
- (2) Comisia efectuează propriile verificări privind calitatea datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b.
- (3) În cazul în care Comisia este informată cu privire la existența unor erori ale datelor raportate în temeiul alineatului (1) sau constată, în urma propriilor verificări în temeiul alineatului (2), discrepanțe în setul de date, aceasta ia, după caz, măsurile necesare pentru a corecta datele publicate în registrul central [...].
- (4) Comisia poate, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, să stabilească măsurile de verificare și de corectare menționate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16.

Articolul 13f

Amenzi administrative

- (1) Comisia poate impune o amendă administrativă în fiecare dintre următoarele cazuri:
- (a) în cazul în care constată că datele raportate de către producător în conformitate cu articolul [...] 13b din prezentul regulament se abat de la datele care rezultă din dosarele producătorului sau din certificatul de omologare de tip a motorului eliberat în cadrul creat de Regulamentul (CE) nr. 595/2009, iar abaterea a fost cauzată în mod intenționat sau din neglijență gravă;
- (b) în cazul în care datele nu sunt transmise în termenul aplicabil în temeiul articolului [...] 13b și dacă întârzierea nu poate fi justificată în mod corespunzător.

În scopul verificării datelor menționate la litera (a), Comisia se consultă cu autoritățile de omologare de tip relevante.

Amenzile administrative sunt eficace, proporționale și disuasive și nu depășesc 30 000 EUR pentru fiecare vehicul greu în legătură cu care au existat abateri sau întârzieri la transmiterea datelor, astfel cum se menționează la literele (a) și (b).

(2) Comisia adoptă, pe baza principiilor stabilite la alineatul (3) de la prezentul articol, acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea procedurii și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.

(3) Actele delegate menționate la alineatul (2) trebuie să fie în conformitate cu următoarele principii:

(a) procedura stabilită de către Comisie respectă dreptul la bună administrare și, în special, dreptul de a fi ascultat și dreptul de acces la dosar, cu respectarea intereselor legitime legate de confidențialitate și de secretul comercial;

(b) la calcularea amenzilor[...] administrative adecvate, Comisia este ghidată de principiile efectivității, proporționalității și disuasiunii, luând în considerare, atunci când este relevant, gravitatea și efectele abaterii sau întârzierii, numărul vehiculelor grele în legătură cu care au existat abateri sau întârzieri la transmiterea datelor, buna-credință a producătorului, gradul de diligență și de cooperare din partea producătorului, repetarea, frecvența [...] și durata abaterii sau întârzierii, precum și sancțiunile anterioare aplicate aceluiași producător;

(c) amenzile administrative sunt colectate fără întârzieri nejustificate, cu stabilirea de termene de plată și cu inclusiunea, după caz, [...] a posibilității de efectuare a plăților în mai multe tranșe și etape.

(4) Cuantumul amenzilor administrative sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii Europene.”

17. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Modificări ale anexelor

- (1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 din prezentul regulament în vederea modificării următoarelor elemente din anexa I la prezentul regulament pentru a ține seama de progresele tehnice, de evoluția logisticii transportului de marfă, de ajustările necesare ca urmare a punerii în aplicare a prezentului regulament și de modificările legislației de bază privind omologarea de tip, în special ale Regulamentelor (UE) 2018/858 și [...] (CE) nr. 595/2009:
- (a) criteriile de definiție a subgrupurilor de vehicule prevăzute la punctul 1.1, inclusiv adăugarea unor subgrupuri separate pentru camioanele utilizate în combinații ultragrele;
- (b) criteriile de definiție a vehiculelor de uz specific prevăzute la punctul 1.2;
- (c) criteriile privind domeniile de funcționare ale diferitelor tehnologii de propulsie prevăzute la punctul 1.3;
- (d) lista profilurilor de operare prevăzută la punctul 1.4;
- (e) ponderile aplicate pentru profilurile de operare, prevăzute la punctele 2.1.1-2.1.3;
- (f) sarcinile utile, numărul de pasageri, masele pasagerilor, sarcinile utile maxime tehnic admisibile, numărul maxim de pasageri tehnic admisibil și volumele de mărfuri ale subgrupurilor de vehicule [...] prevăzute la punctul 2.5;
- (g) valorile kilometrajului anual prevăzute la punctele 2.6.1-2.6.3.

- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în vederea modificării următoarelor elemente din anexa IV:
- (a) cerințele în materie de date specificate în părțile A și [...] B pentru a ține seama de progresele tehnice, de ajustările necesare ca urmare a punerii în aplicare a prezentului regulament și de modificările legislației de bază privind omologarea de tip, în special ale Regulamentelor (UE) 2018/858 și [...] (CE) nr. 595/2009;
 - (b) actualizarea sau modificarea intervalelor de valori ale rezistenței aerului prevăzute în partea C, astfel încât să se țină seama de modificările survenite în proiectarea vehiculului[...] greu[...] și să se asigure menținerea relevanței intervalelor respective în scopuri de informare și comparabilitate.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în vederea modificării următoarelor elemente din anexa V:
- (a) ajustarea procedurii de [...] raportare stabilite în anexa V, pentru a ține seama de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a prezentului regulament și pentru a o adapta la progresele tehnice;
 - (b) modificarea punctului 3.2 prin completarea cu datele nou adăugate în registru central.”

18. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15
Reexaminare

În [...] 2027, [...] Comisia [...] reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatele[...] reexaminării respective.

Comisia raportează în special cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește instalarea infrastructurii publice și private de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi pentru vehiculele care intră sub incidența prezentului regulament.

În raport, Comisia ia, de asemenea, în considerare următoarele:

- Eventualele modificări ale domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei.
- Includerea vehiculelor de uz specific în obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂.
- Orice constrângeri specifice legate de respectarea articolului 3b alineatul (1), cauzate de raportul cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului sau meteorologice, precum și de investițiile recente în biometan efectuate deja de autoritățile publice.
- **Existența unor constrângeri în materie de infrastructură în țările terțe pentru vehiculele grele nou-înmatriculate în UE care sunt utilizate în afara Uniunii.**
- **O evaluare a rolului unui factor de corecție în funcție de carbon în tranziția către mobilitatea cu emisii zero în sectorul vehiculelor grele.**

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.”

19. Articolul 17 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Competența de a adopta acte delegate menționată la [...] [...] articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, [...] articolul 13d alineatul (2), [...] articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [*OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament*].”;

(b) la alineatul (3), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Delegarea de competențe menționată la [...] articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, [...] articolul 13d alineatul (2), [...] articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.”;

(c) la alineatul (6), textul „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1)” se înlocuiește cu următorul text: „în temeiul articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (1)”.

20. Anexele I și II [...] la Regulamentul (UE) 2019/1242 se înlocuiesc cu textul din anexa I la prezentul regulament.

21. Textul din anexa II la prezentul regulament se adaugă la Regulamentul (UE) 2019/1242 sub forma anexelor III, IV, V și VI.

Articolul 2

Abrogarea Regulamentului (UE) 2018/956

Regulamentul (UE) 2018/956 se abrogă de la [JO[...], *vă rugăm să inserați data aplicării prezentului regulament de modificare*].

Trimiterile la Regulamentul (UE) 2018/956 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI inclusă în anexa II la prezentul regulament.

Articolul 2a

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2018/858

Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 33, termenul „vehicul tractat” se înlocuiește cu „remorcă”;

(b) se adaugă următorul punct 59:

„59. «remorcă electrică» înseamnă orice tip de remorcă care poate contribui la propulsia combinației de vehicule prin utilizarea propriului său grup motopropulsor electric și care nu poate fi utilizată pe drumurile publice fără a fi tractată activ de un autovehicul.”

2. În anexa I partea B punctul 6.1.1 litera (d), se adaugă următorul subpunct (iii):

„(iii) proiectarea și construcția elementelor constitutive esențiale care formează sistemul de propulsie și de stocare a energiei în cazul remorcilor electrice;”

Articolul 3

Dispoziții tranzitorii

[...] În pofida articolului 2, în ceea ce privește perioadele de raportare anterioare datei de... [JO[...]: vă rugăm să inserați [...] data aplicării prezentului regulament de modificare], Regulamentul (UE) 2019/1242, astfel cum se aplică la 30 iunie... [JO[...]: vă rugăm să inserați anul [...] care cuprinde [...] luna iulie [...] după data intrării în vigoare a prezentului [...] regulament de modificare], și Regulamentul (UE) 2018/956, astfel cum se aplică la 30 iunie... [JO[...]: vă rugăm să inserați anul [...] care cuprinde [...] luna iulie după data intrării în vigoare a prezentului [...] regulament de modificare], se aplică în continuare.

Articolul 4
Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la 1 iulie...[JO[...]: vă rugăm să inserați anul care cuprinde [...] luna iulie după data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare].

[...]

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I²⁰

„ANEXA I

Media emisiilor specifice, obiectivele privind emisiile specifice și emisiile suplimentare

1. SUBGRUPURI DE VEHICULE, PROFILURI DE OPERARE ȘI PARAMETRI AFERENȚI

1.1. În sensul prezentului regulament, se definește un subgrup sg pentru fiecare vehicul greu nou.

1.1.1. Pentru vehiculele din categoria N, subgrupul sg se definește după cum urmează:

Grupul de vehicule în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Vehicul de uz specific în conformitate cu articolul 3 punctul 9 din prezentul regulament	Tipul cabinei	Puterea motorului	Domeniul de funcționare (DF)	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament
53 și vehiculele cu emisii zero din grupul 51	Nu	Toate			53
54 și vehiculele cu emisii zero din grupul 52	Nu	Toate			54
1s	Nu	Toate			1s
1	Nu	Toate			1
2	Nu	Toate			2
3	Nu	Toate			3

²⁰ Anexele existente se înlocuiesc în anexa I, iar anexele noi se adaugă în anexa II.

4	Nu	Toate	< 170 kW	Toate	4-UD
	Nu	Cabină de zi	≥ 170 kW	Toate	4-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 170 kW și < 265 kW		
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	9-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	9-LH
5	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	5-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	< 265 kW		
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	10-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	10-LH

11	Nu	Toate	11
12	Nu	Toate	12
16	Nu	Toate	16

„Cabină cu cușetă” înseamnă un tip de cabină, raportat în conformitate cu articolele 13a și 13b, 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 este încadrat în subgrupul 4-UD, însă nu sunt disponibile date privind emisiile de CO₂, exprimate în g/km, pentru profilurile de operare UDL sau UDR definite la punctul [...] 1.4., vehiculul greu nou este încadrat în subgrupul 4-RD.

„Domeniu de funcționare” înseamnă distanța pe care un vehicul o poate parcurge în condiții de transport pe distanțe lungi fără a fi reîncărcat sau realimentat, astfel cum se prevede la punctul 1.3.

1.1.2. Pentru vehiculele din categoria M, subgrupul sg se definește după cum urmează:

Grupul de vehicule în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Pentru vehiculele din categoria O, subgrupul *sg* se definește după cum urmează:

Grupurile de vehicule definite în anexa I la Regulamentul (UE) 2022/1362	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament
Toate grupurile cu 1, 2, 3 axe prevăzute în tabelul 1	La fel ca în coloana „grup de vehicule” din tabelele din anexa I la Regulamentul (UE) 2022/1362.
Toate grupurile cu [...] 2 sau 3 axe prevăzute în tabelul 4	
Toate grupurile prevăzute în tabelul 6	

1.2. Vehiculele de uz specific sunt definite cu ajutorul următoarelor criterii:

Categoria vehiculului	Configurația șasiului	Criterii pentru vehiculele de uz specific
N	Rigid	Codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de conformitate este completat cu una dintre următoarele cifre, astfel cum sunt enumerate în apendicele 2 la anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Tractor	Viteza maximă nu depășește 79 km/h

1.3. În sensul prezentului regulament, domeniile de funcționare sunt stabilite după cum urmează:

Tehnologia de propulsie	Domeniul de funcționare (DF)
Vehicule care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preiau energie doar de la un dispozitiv de stocare a energiei electrice sau a puterii	DF = autonomia reală în mod de funcționare cu consum de sarcină, astfel cum se prevede la punctul 2.4.1 din partea I a anexei IV la Regulamentul (UE) 2017/2400 pentru profilul de operare LHR
Alte tehnologii	DF > 350 km

1.4. Definiții ale profilurilor de operare

RDL	Transport regional, sarcină utilă mică
RDR	Transport regional, sarcină utilă reprezentativă
LHL	Transport pe distanțe lungi, sarcină utilă mică
LHR	Transport pe distanțe lungi, sarcină utilă reprezentativă
UDL	Transport urban, sarcină utilă mică
UDR	Transport urban, sarcină utilă reprezentativă

REL	Transport regional (EMS), sarcină utilă mică
RER	Transport regional (EMS), sarcină utilă reprezentativă
LEL	Transport pe distanțe lungi (EMS), sarcină utilă mică
LER	Transport pe distanțe lungi (EMS), sarcină utilă reprezentativă
MUL	Utilitate publică municipală, sarcină utilă mică
MUR	Utilitate publică municipală, sarcină utilă reprezentativă
COL	Construcții, sarcină utilă mică
COR	Construcții, sarcină utilă reprezentativă
HPL	Transport de persoane urban greu, sarcină mică
HPR	Transport de persoane urban greu, sarcină reprezentativă
UPL	Transport de persoane urban, sarcină mică
UPR	Transport de persoane urban greu, sarcină reprezentativă
SPL	Transport de persoane suburban, sarcină mică
SPR	Transport de persoane suburban, sarcină reprezentativă
IPL	Transport de persoane interurban, sarcină mică
IPR	Transport de persoane interurban, sarcină reprezentativă
CPL	Autocar, transport de persoane, sarcină mică
CPR	Autocar, transport de persoane, sarcină reprezentativă

2. CALCULUL MEDIEI EMISIILOR SPECIFICE ALE UNUI PRODUCĂTOR

2.1. Calculul emisiilor specifice de CO₂ ale unui vehicul greu nou

Emisiile specifice, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou v încadrat în subgrupul sg sau ale vehiculului primar al acestuia se calculează cu următoarea formulă:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$
$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

unde:

- \sum_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare mp indicate la [...] punctul 1.4.;
- sg reprezintă subgrupul în care a fost încadrat vehiculul greu nou v în conformitate cu secțiunea 1 din prezenta anexă;
- $W_{sg,mp}$ reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată la punctele 2.1.1-2.1.3;
- $CO2_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou v , determinate pentru un profil de operare mp , raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;

$CO2p_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO_2 , exprimate în g/km, ale vehiculului primar al vehiculului greu nou v , determinate pentru un profil de operare mp și pentru configurația șasiului (podea joasă/înaltă, număr de niveluri) aplicabilă subgrupului său sg , raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;

Pentru autovehiculele cu emisii zero, valorile $CO2_{v,mp}$ și $CO2p_{v,mp}$ se stabilesc la 0.

2.1.1. Ponderile aplicate pentru profilurile de operare ($W_{sg,mp}$) pentru vehiculele din categoria N

Subgrupul de vehicule (sg)*	Profilul de operare (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

** A se vedea definițiile de la punctul 1.4

2.1.2. Ponderile aplicate pentru profilurile de operare (Wsg,mp) pentru vehiculele din categoria M

Subgrupul de vehicule (sg)*	Profilul de operare (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

** A se vedea definițiile de la punctul 1.4

2.1.3. Ponderile aplicate pentru profilurile de operare (Wsg,mp) pentru vehiculele din categoria O

Subgrupul de vehicule (sg)*	Profilul de operare (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

** A se vedea definițiile de la punctul 1.4

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

Pentru fiecare producător și fiecare *perioadă de raportare*, media emisiilor specifice de CO₂, $avgCO2_{sg}$, generate de toate vehiculele grele noi din subgrupul *sg* sau ale vehiculelor primare ale acestora, după caz, se calculează după cum urmează:

2.2.1. Pentru vehiculele din categoriile N și O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{în g/tkm})$$

2.2.2. Pentru vehiculele din categoria M complete sau completate:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \text{ (în g/pkm)}$$

2.2.3. Pentru vehiculele primare ale vehiculelor grele din categoria M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \text{ (în g/pkm)}$$

unde:

\sum_v reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi ale producătorului din subgrupul *sg*, sub rezerva dispozițiilor articolului 7b;

$CO2_v$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu nou *v*, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

$CO2p_v$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului primar al vehiculului greu nou *v*, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ numărul de vehicule grele noi din subgrupul *sg* pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO_2 ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO_2 în conformitate cu punctul 2.2.3.;

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

PN_{sg} reprezintă numărul mediu de pasageri al vehiculelor din subgrupul sg , determinat în conformitate cu punctul 2.5.

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

2.3.1 Perioadele de raportare cuprinse între 2019 și 2024

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

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

unde:

V_{all} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupurile $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

V_{conv} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupurile $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, cu excepția vehiculelor grele cu emisii zero și emisii scăzute;

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

unde:

V_{in} reprezintă $\sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$
 \sum_v reprezentând suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi cu emisii zero și emisii scăzute din subgrupurile $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

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

- LET_{sg} reprezintă pragul de emisii scăzute al subgrupului de vehicule sg căruia îi aparține vehiculul v, astfel cum este definit la punctul 2.3.4;
- V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele cu emisii zero care nu fac parte din subgrupurile menționate în definiția V_{in} , și cu un V_{conv} de maximum 1,5 %.

2.3.2 Perioadele de raportare cuprinse între 2025 și 2029

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

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1 sau mai mică decât 0,97, când factorul ZLEV se stabilește la 1, respectiv la 0,97}$$

unde:

x este 0,02

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

V_{in} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii scăzute și cu emisii zero din subgrupurile sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, fiecare dintre acestea fiind calculat ca $ZLEV_{specific}$ în conformitate cu următoarea formulă:

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

unde:

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

LET_{sg} reprezintă pragul de emisii scăzute al subgrupului sg căruia îi aparține vehiculul v, astfel cum este definit la punctul 2.3.4;

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii zero care nu fac parte din subgrupurile menționate în definiția V_{in} , și cu un V_{total} de maximum 0,035;

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

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

2.3.3 Perioadele de raportare începând cu 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Calculul pragului de emisii scăzute

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

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

unde:

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

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

2.4. Calculul cotelor de vehicule

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

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

Pentru fiecare producător și fiecare *perioadă de raportare*, cota de vehicule grele noi cu emisii zero dintr-un subgrup, zev_{sg} , se calculează după cum urmează:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Pentru fiecare producător și fiecare *perioadă de raportare*, cota de vehicule grele noi din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 2.2., se calculează după cum urmează:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

unde:

$Vzev_{sg}$ reprezintă numărul de vehicule grele noi cu emisii zero ale producătorului din subgrupul sg ;

Vpv_{sg} numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 2.2.;

- V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul sg ;
- V reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului.

2.5. Valorile sarcinii utile, numărul de pasageri și volumele de mărfuri

Valoarea sarcinii utile medii PL_{sg} a unui vehicul din categoria N sau O încadrat în subgrupul sg se calculează după cum urmează:

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

Numărul mediu de pasageri PN_{sg} al unui vehicul din categoria M încadrat în subgrupul sg se calculează după cum urmează:

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

unde:

\sum_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare mp

$W_{sg,mp}$, reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată la punctele 2.1.1-2.1.3

$PL_{sg,mp}$ reprezintă valoarea sarcinii utile atribuite vehiculelor din categoriile N și O încadrate în subgrupul sg pentru profilul de operare mp , definită la punctele 2.5.1 și 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ reprezintă numărul de pasageri atribuit vehiculelor din categoria M încadrate în subgrupul sg pentru profilul de operare mp , definit la punctul 2.5.2.

2.5.1. Vehicule din categoria N.

Valorile sarcinii utile PL_{sg, mp} (în tone) se determină după cum urmează:

Subgrupul de vehicule sg*	Profilul de operare mp**													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Determinată la punctul 3.1.1		Nu se aplică		Determinată la punctul 3.1.1		Nu se aplică							
54														
1s														
1														
2			Determinată la punctul 3.1.1											
3	Nu se aplică													
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nu se aplică	nu se aplică	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nu se aplică	nu se aplică	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nu se aplică	nu se aplică	2,6	12,9
16	Nu se aplică												2,6	12,9

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

** A se vedea definițiile de la punctul 1.4

Valorile sarcinii utile maxime tehnic admisibile $maxPL_{sg}$ și volumele de mărfuri CV_{sg} se determină în conformitate cu punctul 3.1.1.

2.5.2. Vehicule din categoria M.

Numărul de pasageri $PN_{sg,mp}$, masele pasagerilor $PM_{sg,mp}$ și numărul maxim de pasageri tehnic admisibil $maxPN_{sg}$ pentru subgrupul sg și profilul de operare mp se determină în conformitate cu punctul 3.1.1.

2.5.3. Vehicule din categoria O.

Valorile sarcinii utile $PL_{sg,mp}$ (în tone) se determină după cum urmează:

Subgrupul de vehicule (sg)*	Profilul de operare (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

** A se vedea definițiile de la punctul 1.4

Valorile sarcinii utile maxime tehnic admisibile $maxPL_{sg}$ și volumele de mărfuri CV_{sg} se determină în conformitate cu punctul 3.1.1.

2.6. Calculul factorului de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile sau a numărului de pasageri

Factorul de ponderare a kilometrajului și a sarcinii utile (a numărului de pasageri) (MPW_{sg}) al subgrupului sg este definit ca produsul dintre kilometrajul anual specificat la punctul 2.6.1 și valoarea sarcinii utile și numărul de pasageri pentru subgrupul respectiv specificate la punctele 2.5.1, 2.5.2 și 2.5.3 pentru categoriile de vehicule N, M și O, normalizate la valoarea corespunzătoare pentru subgrupul 5-LH, și se calculează după cum urmează:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{pentru vehiculele din categoriile N și O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})$$

unde:

AM_{sg} reprezintă kilometrajul anual specificat la punctele 2.6.1, 2.6.2 și 2.6.3 pentru vehiculele din subgrupul respectiv;

AM_{5-LH} reprezintă kilometrajul anual specificat la punctul 2.6.1 pentru subgrupul 5-LH;

PL_{sg} este determinată la punctele 2.5.1 și 2.5.3;

PN_{sg} este determinat la punctul 2.5.2;

PL_{5-LH} reprezintă valoarea sarcinii utile medii pentru subgrupul 5-LH, determinată în conformitate cu punctul 2.5.1.

2.6.1. kilometraje anuale pentru vehiculele din categoria N

Subgrupul de vehicule (sg)*	Kilometraj anual AM_{sg} (în km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

2.6.2. Kilometraje anuale pentru vehiculele din categoria M

Subgrupul de vehicule (sg)*	Kilometraj anual AM _{sg} (în km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

2.6.3. Kilometraje anuale pentru vehiculele din categoria O

Subgrupul de vehicule (sg)*	Kilometraj anual AM _{sg} (în km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* A se vedea definițiile de la punctul 1.1

2.7. Media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor, menționată la articolul 4

Pentru fiecare producător, media emisiilor specifice de CO₂ se calculează după cum urmează:

2.7.1. Pentru perioadele de raportare 2019-2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pentru perioadele de raportare începând cu 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 4.2;

$ZLEV$ este determinat la punctul 2.3;

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

zev_{sg} este determinat la punctul 2.4;

pv_{sg} este determinat la punctul 2.4;

MPW_{sg} este determinat la punctul 2.6;

$avgCO2_{sg}$ este determinat la punctul 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ este determinat la punctul 2.2;

$rCO2_{sg}$ este determinat la punctul 3.1.2.

3. CALCULUL VALORILOR DE REFERINȚĂ

3.1. Valori de referință

Următoarele valori de referință se calculează pe baza tuturor vehiculelor grele noi ale tuturor producătorilor pentru perioada de referință aplicabilă subgrupului *sg* în conformitate cu punctul 3.2.

3.1.1. Pentru fiecare subgrup de vehicule sg , sarcina utilă $PL_{sg,mp}$, numărul de pasageri $PN_{sg,mp}$, masa pasagerilor $PM_{sg,mp}$, sarcina utilă maximă tehnic admisibilă $maxPL_{sg}$, numărul maxim de pasageri tehnic admisibil $maxPN_{sg}$ și volumul de mărfuri CV_{sg} se calculează după cum urmează:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria N})^*$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})^*$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria N})$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria O})$$

(* numai pentru subgrupurile de vehicule pentru care nu sunt prevăzute valori explicite ale $PL_{sg,mp}$ sau $PN_{sg,mp}$ la punctul 2.5)

3.1.2. Nivelul de referință al emisiilor de CO₂ $rCO2_{sg}$ menționat la articolul 3 se calculează după cum urmează:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoriile N și O})$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})$$

unde:

Σ_v	reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi din subgrupul sg înmatriculate în perioada de referință aplicabilă subgrupului sg în conformitate cu punctul 3.2;
$CO2_v$	reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu nou v , determinate în conformitate cu punctul 2.1 și ajustate, după caz, în conformitate cu anexa II;
$CO2p_v$	reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului primar al vehiculului greu nou v , determinate în conformitate cu punctul 2.1 și ajustate, după caz, în conformitate cu anexa II;
rV_{sg}	reprezintă numărul tuturor vehiculelor grele noi din subgrupul sg înmatriculate în perioada de referință aplicabilă subgrupului sg în conformitate cu punctul 3.2;
PL_{sg}	reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul sg , determinată în conformitate cu punctul 2.5;
PN_{sg}	reprezintă numărul mediu de pasageri al vehiculelor din subgrupul sg , determinat în conformitate cu punctul 2.5;
$PL_{v,mp}$	reprezintă sarcina utilă a vehiculului v pentru profilul de operare mp , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
$PN_{v,mp}$	reprezintă numărul de pasageri al vehiculului v pentru profilul de operare mp , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
$PM_{v,mp}$	reprezintă masa pasagerilor vehiculului v pentru profilul de operare mp , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
$maxPL_v$	reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului v , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

$maxPN_v$ reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil al vehiculului v , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

CV_v reprezintă volumul de mărfuri al vehiculului v , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b.

3.2. Perioadele de referință aplicabile subgrupurilor

Următoarele perioade de raportare se aplică subgrupurilor de vehicule ca perioade de referință:

Subgrupul de vehicule sg	Anul perioadei de raportare aplicabile ca perioadă de referință
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Toate celelalte	2025

3.2.1. În cazul în care numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg ale tuturor producătorilor este mai mic de 50 în perioada de referință specificată la punctul 3.2, se aplică următoarele norme:

Media emisiilor specifice de CO₂ $avgCO2_{sg}$ și $avgCO2p_{sg}$ menționate la punctul 2.2 și nivelurile de referință ale emisiilor de CO₂ $rCO2_{sg}$ și $rCO2p_{sg}$ menționate la punctul 3.1.2 se stabilesc la „0” pentru toți producătorii din subgrupul sg în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 2.7 și a obiectivelor privind emisiile specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 4.1 pentru perioadele de raportare ale anilor $< Y + 5$. Aici, Y reprezintă anul primei perioade de raportare în care numărul de vehicule grele noi ale tuturor producătorilor din subgrupul sg este de cel puțin 50.

Pentru a obține nivelurile de referință ale emisiilor de CO2 $rCO2_{sg}$ și $rCO2p_{sg}$ în scopul calculării obiectivului privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, se calculează mai întâi valorile [...] corespunzătoare menționate la punctul 3.1.2 pentru perioada de raportare a anului Y , și nu pentru perioada de referință aplicabilă subgrupului sg în conformitate cu punctul 3.2.

Valorile rezultate se împart apoi la

- factorul pentru obiectiv $RET_{sg,Y}$, determinat la punctul 5.1.1, pentru obținerea nivelului de referință al emisiilor de CO2 $rCO2_{sg}$,
- factorul pentru obiectiv $RETp_{sg,Y}$, determinat la punctul 5.1.1, pentru obținerea nivelului de referință al emisiilor de CO2 $rCO2p_{sg}$.

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

4.1. Obiectivele privind emisiile specifice

Pentru fiecare producător, următoarele obiective privind emisiile specifice T se calculează după cum urmează:

4.1.1. Pentru perioadele de raportare ale anilor 2025-2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Pentru perioadele de raportare începând cu 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

unde:

\sum_{sg}	reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul obiectivului privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4.2;
$share_{sg}$	este determinat la punctul 2.4;
MPW_{sg}	este determinat la punctul 2.6;
rf_{sg}	reprezintă obiectivul de reducere a emisiilor de CO ₂ aplicabil în respectiva perioadă de raportare vehiculelor grele noi din subgrupul sg , menționat la punctul 4.3;
rfp_{sg}	reprezintă obiectivul de reducere a emisiilor de CO ₂ aplicabil în respectiva perioadă de raportare vehiculelor primare ale vehiculelor grele noi din subgrupul sg , menționat la punctul 4.3;
$zevM_{sg}$	reprezintă mandatul privind vehiculele cu emisii zero aplicabil în respectiva perioadă de raportare vehiculelor din subgrupul sg , menționat la punctul 4.3;
$rCO2_{sg}$	este determinat la punctul 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	este determinat la punctul 3.1.2;
pv_{sg}	este determinat la punctul 2.4.

4.2. Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor

Următoarele subgrupuri *sg* sunt incluse în calculul emisiilor specifice de CO₂ $CO_2(X)$, al obiectivelor privind emisiile specifice $T(X)$ și al traiectoriei de emisii de CO₂ $ET(X)_Y$.

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) (Autocare și autobuze cu intrare joasă din clasa II)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b (Autobuze urbane)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ și mandatele privind vehiculele cu emisii zero

4.3.1. Următoarele obiective de reducere a emisiilor de CO₂ rf_{sg} și rfp_{sg} în temeiul articolului 3a se aplică vehiculelor din subgrupul *sg* pentru diferite perioade de raportare:

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg}					
Subgrupuri <i>sg</i>		Perioada de raportare a anilor			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	Începând cu 2040
Camioane medii	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu o configurație a axelor de 4x2 și [...] <u>6x2</u>	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale axelor	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocare și autobuze interurbane (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Vehicule primare ale autocarelor și ale autobuzelor interurbane (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Remorci		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semiremorci		0	7,5[...] %	7,5[...] %	7,5[...] %

Pentru perioadele de raportare dinainte de 2025, toate obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ rf_{sg} și rfp_{sg} se stabilesc la 0.

4.3.2. Următoarele obiective privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$ în temeiul articolului 3b se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:

Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$						
Subgrupuri sg		Perioada de raportare a anilor				
		înainte de 2030	2030-2034	2035-2039	Începând cu 2040	
Autobuze urbane [...]	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE [...]	0	[...] 85 %	100 %	100 %	100 %

5. CREDITELE ȘI DEBITELE DE EMISII MENȚIONATE LA ARTICOLUL 7

5.1. Trajectoriile de reducere a emisiilor de CO₂

5.1.1. Factori pentru obiective

Pentru fiecare subgrup de vehicule sg și fiecare perioadă de raportare a unui an Y se definesc factori pentru obiective după cum urmează:

$$RET_{sg,Y} = (1-rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$RETp_{sg,Y} = (1-rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1-zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

unde:

lY, uY reprezintă valorile pentru anul cel mai apropiat și anul cel mai îndepărtat

- din set $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ pentru subgrupurile indicate în coloana X = 2025 din tabelul de la punctul 4.2,
- din set $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ pentru toate celelalte subgrupuri sg , care definesc cel mai mic interval pentru care este îndeplinită condiția $lY \leq Y < uY$;

rY	reprezintă anul perioadei de referință aplicabile subgrupului de vehicule sg în conformitate cu punctul 3.2;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	reprezintă obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ ale subgrupului sg pentru vehiculele grele noi din anii lY și uY în conformitate cu punctul 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	reprezintă obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ ale subgrupului sg pentru vehiculele primare ale vehiculelor grele noi din anii lY și uY în conformitate cu punctul 4.3;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	reprezintă mandatele privind vehiculele cu emisii zero pentru vehiculele grele noi din anii lY și uY în conformitate cu punctul 4.3;

Pentru anii de raportare $Y < rY$, valorile $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ și $ZET_{sg,Y}$ se stabilesc la 1, astfel încât subgrupul de vehicule sg să nu fie inclus în calculul traiectoriei emisiilor de CO₂.

5.1.2. Traiectoriile de reducere a emisiilor de CO₂

5.1.2.1. Apoi, pentru fiecare subgrup de vehicule sg și fiecare perioadă de raportare a unui an Y se definesc următoarele traiectorii de reducere a emisiilor de CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Pentru fiecare producător și perioadele de raportare ale anilor Y din perioada 2019-2024 se definesc următoarele traiectorii de reducere a emisiilor de CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Pentru fiecare producător și perioadele de raportare ale anilor Y din perioada 2025-2040 se definesc următoarele traiectorii de reducere a emisiilor de CO₂:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

unde:

- \sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul traiectoriei emisiilor de CO₂ în conformitate cu punctul 4.2;
- $share_{sg}$ reprezintă cota de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul sg , determinată la punctul 2.4;
- MPW_{sg} este determinat la punctul 2.6;
- $rCO2_{sg}$ este determinat la punctul 3.1.2;
- $rCO2p_{sg}$ este determinat la punctul 3.1.2;
- pv_{sg} reprezintă cota de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 2.2

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 2019-2040, creditele de emisii $cCO2(X)_Y$ și debitele de emisii $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) reprezintă valoarea maximă dintre următoarele valori și 0 (creditele și debitele de emisii nu pot fi negative):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

unde:

$ET(X)_Y$ reprezintă traiectoria de emisii a producătorului în **perioada de raportare a** anului Y, determinată în conformitate cu punctul 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO2(X)_Y$ reprezintă media emisiilor specifice ale producătorului în **perioada de raportare a** anului Y, determinată în conformitate cu punctul 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice ale producătorului în **perioada de raportare a** anului Y, determinat în conformitate cu punctul 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului în **perioada de raportare a** anului Y.

5.3. Limita debitelor de emisii

Pentru fiecare producător, limitele debitelor de emisii $limCO2(X)_Y$ în perioada de raportare a anului Y se definesc după cum urmează:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ pentru perioadele de raportare ale anului Y < 2030;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ pentru perioadele de raportare ale anului Y \geq 2030;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ pentru perioadele de raportare ale anului Y \geq 2030.

unde:

$T(X)_Y$ reprezintă obiectivul privind emisiile specifice ale producătorului în **perioada de raportare a** anului Y, determinat în conformitate cu punctul 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului în **perioada de raportare a** anului Y din subgrupurile de vehicule incluse în calculul emisiilor specifice de CO₂ $CO2(X)$ în conformitate cu punctul 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Creditele de emisii anticipate

Debitele de emisii obținute *pentru perioadele de raportare ale* anului 2025 se reduc cu o sumă corespunzătoare creditelor de emisii obținute înainte de *această perioadă de raportare*, care se determină pentru fiecare producător după cum urmează:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

unde:

min	reprezintă valoarea cea mai mică dintre cele două valori menționate între paranteze;
$\sum_{Y=2019}^{2024}$	reprezintă suma corespunzătoare <i>perioadelor de raportare ale anilor Y între</i> 2019 și 2024;
$dCO2(NO)_Y$	reprezintă debitele de emisii pentru <i>perioada de raportare a anului Y</i> , determinate în conformitate cu punctul 5.2;
$cCO2(NO)_Y$	reprezintă creditele de emisii pentru <i>perioada de raportare a anului Y</i> , determinate în conformitate cu punctul 5.2.

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

Pentru fiecare producător și fiecare *perioadă de raportare* a anului Y începând cu *anul* 2025, valoarea emisiilor suplimentare de CO2 specifice categoriei de vehicule $exeCO2(X)_Y$, dacă este pozitivă, se determină după cum urmează (X = NO, M). În cazul în care următoarelor calcule au ca rezultat o valoare negativă a $exeCO2(X)_Y$, aceasta se stabilește la 0.

Pentru *perioada de raportare a* anului 2025

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Pentru perioadele de raportare ale anilor Y din intervalul 2026-2028, 2030-2033 și 2035-2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Pentru perioadele de raportare ale anilor Y din intervalul 2030-2033 și 2035-2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Pentru perioada de raportare a anilor Y = 2029, 2034 și 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Pentru perioada de raportare a anilor Y = 2034 și 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Pentru perioadele de raportare ale anului 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} dCO2(M)_I - cCO2(M)_I - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Pentru perioadele de raportare ale anilor $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

unde:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ reprezintă suma corespunzătoare *perioadelor de raportare ale anilor Y din perioada 2019-2024*;

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

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

$\sum_{I=2025}^{2039}$ reprezintă suma corespunzătoare *perioadelor de raportare ale anilor I din perioada 2025-2039*;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ reprezintă suma corespunzătoare *perioadelor de raportare ale anilor J din perioada 2030-(Y-1)*;

$dCO2(X)_Y$ reprezintă debitele de emisii pentru *perioada de raportare a anului Y*, determinate în conformitate cu punctul 5.2 ($X = NO, M$);

$cCO2(X)_Y$ reprezintă creditele de emisii pentru *perioada de raportare a anului Y*, determinate în conformitate cu punctul 5.2 ($X = NO, M$);

$limCO2(X)_Y$ reprezintă limita debitelor de emisii determinată în conformitate cu punctul 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ reprezintă reducerea debitelor de emisii pentru *perioada de raportare a* anului 2025, determinată în conformitate cu punctul 5.4 (X = NO, M).

În toate celelalte cazuri, valoarea emisiilor suplimentare $exeCO2(X)_Y$ se stabilește la 0 (X = NO, M).

Emisiile suplimentare de CO2 din perioada de raportare a anului Y, menționate la articolul 8 alineatul (2), se calculează după cum urmează:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

Procedurile de ajustare menționate la articolul 11**1. AJUSTAREA NIVELULUI DE REFERINȚĂ AL EMISIILOR DE CO₂ ÎN URMA UNEI MODIFICĂRI A PROCEDURILOR DE OMOLOGARE DE TIP MENȚIONATE LA ARTICOLUL 11 ALINEATUL (2)**

În cazul unei modificări a procedurilor de omologare de tip menționate la articolul 11 alineatul (2), se recalculează nivelul de referință al emisiilor de CO₂ menționat la punctul 3.1.2 din anexa I.

În acest scop, emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale vehiculelor grele noi v din perioada de referință și ale vehiculelor primare ale acestora determinate pentru un profil de operare mp , astfel cum se menționează la punctul 2.1 din anexa I, se ajustează după cum urmează:

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

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

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 din subgrupul sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului v , exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare mp și pe baza datelor de monitorizare din perioada de referință;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	reprezintă emisiile specifice de CO ₂ ale vehiculului reprezentativ r , exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare mp în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, astfel cum a fost aplicat în perioada de referință;
$CO_{2r,mp}$	reprezintă emisiile specifice de CO ₂ ale vehiculului reprezentativ r , determinate pentru profilul de operare mp în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, ținând seama de modificările menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (a);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	reprezintă emisiile specifice de CO ₂ ale vehiculului primar al vehiculului greu v , exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare mp și pe baza datelor de monitorizare din perioada de referință;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	reprezintă emisiile specifice de CO ₂ ale vehiculului primar al vehiculului reprezentativ r , exprimate în g/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, astfel cum a fost aplicat în perioada de referință;
$CO_{2pr,mp}$	reprezintă emisiile specifice de CO ₂ ale vehiculului primar al 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, ținând seama de modificările menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (a).

Emisiile specifice de CO₂ se normalizează în temeiul anexei III utilizând valorile pentru parametrii menționați la articolul 14 alineatul (1) litera (f) aplicabile în perioada de raportare menționată la articolul 11 alineatul (2) litera (a).

Vehiculele reprezentative se definesc în conformitate cu metodologia menționată la articolul 11 alineatul (3).

2. APLICAREA NIVELULUI DE REFERINȚĂ AJUSTAT AL EMISIILOR DE CO₂ ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 11 ALINEATUL (2)

În cazul în care, în perioada de raportare a anului Y, emisiile specifice de CO₂ ale unor vehicule grele noi ale unui producător au fost determinate ținând seama de modificările menționate la articolul 11 alineatul (2), nivelul de referință al emisiilor de CO₂ rCO_{2sg} pentru subgrupul de vehicule sg utilizat la punctele 4 și 5.1 din anexa I se calculează după cum urmează:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

unde:

\sum_i reprezintă suma corespunzătoare

- pentru $i = [..]0$: procedurii nemodificate de determinare a emisiilor de CO₂, pentru care se aplică nivelul de referință inițial al emisiilor de CO₂, fără ajustări, și
- pentru $i \geq 1$: tuturor modificărilor ulterioare menționate la articolul 11 alineatul (2).

V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg ale producătorului în perioada de raportare a anului Y;

$V_{sg,i}$ reprezintă numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg ale producătorului în perioada de raportare a anului Y, ale căror emisii specifice de CO₂ au fost determinate ținând seama de modificarea i ;

$rCO_{2sg,i}$ reprezintă:

- pentru $i = 0$: nivelul de referință neajustat al emisiilor de CO₂
- pentru $i \geq 1$: nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupul de vehicule sg , determinat ținând seama de modificarea i .”

ANEXA II²¹

„ANEXA III

Normalizarea emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor grele noi, menționate la articolul 4

1. NORMALIZAREA EMISIILOR SPECIFICE DE CO₂

Pentru efectuarea calculului de la punctul 2.1 din anexa I, valorile emisiilor de CO₂ $CO_{2,v,mp}$ ale vehiculelor se normalizează după cum urmează:

$$CO_{2,v,mp} = reportCO_{2,v,mp} + \Delta CO_{2,v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pentru vehiculele din categoriile N și O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pentru vehiculele din categoria M})$$

Valorile emisiilor de CO₂ $CO_{2p}(v,mp)$ ale vehiculelor primare sunt normalizate în conformitate cu aceeași metodologie, utilizând parametrii pentru vehiculele primare.

unde:

$CO_{2,v,mp}$ reprezintă emisiile normalizate de CO₂ ale vehiculului v , determinate pentru un profil de operare mp , care trebuie luate în considerare la efectuarea calculului de la punctul 2.1 din anexa I;

$reportCO_{2,v,mp}$ reprezintă emisiile de CO₂, exprimate în g/km [...], ale unui vehicul greu nou v , determinate pentru un profil de operare mp și raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

$\Delta CO_{2,v,mp}(m)$ se determină în conformitate cu punctul 3;

²¹ A se vedea nota de subsol 20.

$\Delta CO2cv_{v,mp}$	se determină în conformitate cu punctul 4;
$PL_{v,mp}$	reprezintă sarcina utilă a vehiculului v pentru profilul de operare mp , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
$PL_{sg,mp}$	reprezintă sarcina utilă pentru subgrupul sg și profilul de operare mp , menționată la punctul 2.5 din anexa I;
$PM_{v,mp}$	reprezintă masa pasagerilor vehiculului v pentru profilul de operare mp , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
$PM_{sg,mp}$	reprezintă masa pasagerilor pentru subgrupul sg și profilul de operare mp , menționată la punctul 2.5 din anexa I;
cCW_v	reprezintă corecția masei fără sarcină a vehiculului v în conformitate cu punctul 2.

2. NORMALIZAREA MASEI FĂRĂ SARCINĂ

Întrucât utilitatea de transport a unui vehicul crește odată cu valoarea maximă tehnic admisibilă a sarcinii utile sau a numărului de pasageri, dar, din motive tehnice, o valoare mai mare a acestor parametri implică o creștere a masei fără sarcină a vehiculului și, prin urmare, a emisiilor de CO₂, se aplică următoarea corecție a masei fără sarcină a unui vehicul v din subgrupul sg în scopul normalizării emisiilor sale specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{pentru vehiculele din categoria N [...]};$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{pentru vehiculele din categoria O};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{pentru vehiculele din categoria M};$$

unde:

- a_{sg} reprezintă un coeficient liniar determinat în conformitate cu punctul 2.1 pentru perioada de raportare a vehiculului v ;
- $maxPL_v$ reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului v , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
- $maxPN_v$ reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil al vehiculului v , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
- $maxPL_{sg}$ reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă pentru subgrupul de vehicule sg , determinată în conformitate cu punctul 2.5 din anexa I;
- $maxPN_{sg}$ reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil pentru subgrupul de vehicule sg , determinat în conformitate cu punctul 2.5 din anexa I.

2.1. Determinarea parametrilor de normalizare

Pentru fiecare perioadă de raportare, parametrii a_{sg} și b_{sg} se determină printr-o analiză de regresie liniară a corelației dintre valorile CW_v și cele ale $maxPL_v$ (vehicule din categoriile N și O) și $maxPN_v$ (vehicule din categoria M), luând în considerare toate vehiculele nou înmatriculate v din subgrupul sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ pentru vehiculele din categoria N [...]};$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ pentru vehiculele din categoria M.}$$

unde:

- CW_v reprezintă masa fără sarcină a vehiculului v , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b; în cazul în care nu este disponibilă o valoare exactă, aceasta poate fi aproximată pe baza masei reale corectate a vehiculului v

$maxPL_v$ reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului v , determinată pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

$maxPN_v$ reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil al vehiculului v , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b.

3. MODIFICAREA EMISIILOR DE CO₂ CA URMARE A MODIFICĂRII MASEI TOTALE A VEHICULULUI

Modificarea *ex post* a emisiilor de CO₂ ale unui vehicul v care trebuie determinate pentru un profil de operare mp ca urmare a unei modificări *ex post* a masei totale atribuite vehiculului pentru determinarea emisiilor de CO₂ se definește prin următoarea aproximare liniară:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (M_r - M_l)$$

unde:

m reprezintă modificarea masei totale atribuite vehiculului v pentru determinarea emisiilor sale de CO₂;

$CO_{2v,r}$ reprezintă emisiile de CO₂ ale vehiculului v , exprimate în g/km, fără modificarea masei, determinate pentru același profil de operare mp , condiții de încărcare reprezentative;

$CO_{2v,l}$	reprezintă emisiile de CO ₂ ale vehiculului v , exprimate în g/km, fără modificarea masei, determinate pentru același profil de operare mp , condiții de încărcare redusă;
Mr	reprezintă masa totală a vehiculului în simulare, fără modificarea masei, pentru același profil de operare mp , condiții de încărcare reprezentative;
Ml	reprezintă masa totală a vehiculului în simulare, fără modificarea masei, pentru același profil de operare mp , condiții de încărcare redusă.

4. NORMALIZAREA PENTRU DIFERITE VOLUME DE MĂRFURI

Vehiculele din categoria O aparținând aceluiași subgrup au volume de mărfuri diferite. Întrucât utilitatea de transport a unui vehicul crește odată cu volumul de mărfuri, dar, din motive tehnice, această creștere implică, de asemenea, creșterea emisiilor de CO₂, se aplică următoarea corecție a emisiilor de CO₂ ale unui vehicul v din subgrupul sg :

$$\Delta CO_{2cv_{v,mp}} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

unde:

$a_{sg,mp}$	reprezintă un coeficient liniar determinat în conformitate cu punctul 4.1 pentru perioada de raportare a vehiculului v ;
CV_v	reprezintă volumul de mărfuri al vehiculului v , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
CV_{sg}	reprezintă volumul de mărfuri pentru subgrupul de vehicule sg , determinat în conformitate cu punctul 2.5 din anexa I.

Pentru vehiculele din categoriile N și M, corecția emisiilor de CO₂ $\Delta CO_{2cv_{v,mp}}$ se stabilește la 0.

4.1. Determinarea parametrilor de normalizare

Pentru fiecare perioadă de raportare și fiecare profil de operare, parametrii $a_{sg,mp}$ și $b_{sg,mp}$ se determină printr-o analiză de regresie liniară a corelației dintre valorile [$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] și cele ale CV_v , luând în considerare toate vehiculele nou înmatriculate v din subgrupul sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

unde:

CV_v reprezintă volumul de mărfuri al vehiculului v , determinat pe baza datelor raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

$reportCO2_{v,mp}, \Delta CO2_{v,mp}(m)$ astfel cum sunt definite la punctul 1.”

[...]²²

ANEXA IV

Norme privind datele care trebuie monitorizate și raportate, în conformitate cu articolele 13a și 13b

PARTEA A: DATE CARE TREBUIE MONITORIZATE ȘI RAPORTATE DE CĂTRE STATELE MEMBRE

- (a) numerele de identificare ale tuturor vehiculelor grele noi menționate la articolul 2 care sunt înmatriculate pe teritoriul statului membru;
- (b) denumirea producătorului;
- (c) marca (denumirea comercială a producătorului);
- (d) codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de conformitate, inclusiv, după caz, cifrele suplimentare menționate în apendicele 2 la anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;
- (e) în cazul vehiculelor grele menționate la articolul 2 primul paragraf litera (a) sau (b), informațiile privind grupul motopropulsor specificate la rubricile 23, 23.1 și 26 din certificatul de conformitate;
- (f) viteza maximă a vehiculului specificată la punctul 29 din certificatul de conformitate;
- (g) stadiul de completare, astfel cum este indicat în modelul de certificat de conformitate ales în conformitate cu punctul 2 din anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei;
- (h) categoria vehiculului specificată la rubrica 0.4 din certificatul de conformitate;
- (i) numărul de axe specificat la rubrica 1 din certificatul de conformitate;
- (j) masa de încărcare maximă tehnic admisibilă specificată la rubrica 16.1 din certificatul de conformitate;
- (k) hash-ul criptografic imprimat al evidențelor producătorului, astfel cum este specificat la rubrica 49.1 din certificatul de conformitate; pentru vehiculele înmatriculate până la 30 iunie 2025, statele membre pot raporta numai primele 8 caractere ale hash-ului criptografic;
- (l) emisiile specifice de CO₂ specificate la rubrica 49.5 din certificatul de conformitate;
- (m) sarcina utilă medie specificată la rubrica 49.6 din certificatul de conformitate;

²² [...]

- (n) data de înmatriculare;
- (o) masa maximă tehnic admisibilă a combinației pentru un camion din categoria N3 utilizat în combinații ultragrele menționat la articolul 3 punctul 24, astfel cum se specifică la rubrica 16.4 din certificatul de conformitate sau din certificatul de omologare individuală a vehiculului;
- ([...])p) pentru vehiculele cu destinație specială, desemnarea lor, astfel cum se specifică la rubrica 51 din certificatul de conformitate;
- ([...])q) numărul de axe motoare specificat la rubrica 3 din certificatul de conformitate;
- ([...])r) pentru vehiculele omologate în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul 2018/858, informația că vehiculul a fost conceput și fabricat sau adaptat pentru a fi folosit de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice;
- ([...])s) pentru vehiculele înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice sau serviciile armate, confirmarea faptului că vehiculul este înmatriculat pentru a fi folosit de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice sau serviciile armate și că îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (5) din prezentul regulament. Pentru toate vehiculele, inclusiv vehiculele omologate individual, informațiile corespunzătoare sunt informațiile care trebuie să apară în certificatul UE de conformitate sau în certificatul UE de omologare individuală a vehiculului sau în certificatul de omologare națională individuală în conformitate cu modelele prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei²³, indiferent de derogările naționale aplicabile în temeiul articolului 45 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858.

²³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, JO L 163, 26.5.2020, p. 1.

PARTEA B: DATE CARE TREBUIE RAPORTATE DE CĂTRE PRODUCĂTORI ȘI ALTE ENTITĂȚI

În conformitate cu articolul 13b, fiecare raportor raportează următoarele date referitoare la vehiculele pentru care este obligat să prezinte evidențele producătorului (MRF) sau un dosar cu informații privind vehiculul (VIF) în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) 2017/2400 și ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei²⁴.

Pentru vehiculele menționate în anexa IV partea A literele (p) și (q), producătorul menționat la articolul 7a informează, de asemenea, Comisia, în conformitate cu articolul 2 alineatele (4) și (5), dacă nu dorește ca vehiculul să fie exceptat de la îndeplinirea obligațiilor prevăzute la articolul 3a.

Categoriile/sub grupuri de vehicule	Raportori			
	Producătorul vehiculului primar ⁽¹⁾	Producătorul vehiculului provizoriu ⁽²⁾	Producătorul vehiculului ⁽³⁾	Serviciu tehnic desemnat ⁽⁸⁾
N / toate	Nu se aplică	Nu se aplică	– MRF ⁽⁴⁾ – Informații suplimentare*	Nu se aplică
M / toate	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Informații suplimentare* despre vehiculul primar.	Nu se aplică	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Informații suplimentare* despre vehiculul complet sau completat.	Nu se aplică
O / toate	Nu se aplică	Nu se aplică	– MRF ⁽⁹⁾ – Informații suplimentare*	– MRF ⁽⁹⁾ – Informații suplimentare*

²⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei din 1 august 2022 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind performanța remorcilor grele în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/683 (JO L 205, 5.8.2022, p. 145).

- (1) Articolul 3 punctul 29 din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei.
- (2) Articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei
- (3) Articolul 3 punctul 4a din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei
- (4) Articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei
- (5) Punctul 2.3 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei
- (6) Punctul 2.4 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei
- (7) Punctul 2.7.5 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei
- (8) Articolul 8 alineatul (6) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei
- (9) Articolul 8 alineatul (7) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei

*** Informații suplimentare:**

Nr.	Parametru de monitorizare	Sursa	Aplicabil vehiculelor
15	Marca (denumirea comercială a producătorului)		Toate
24	Denumirea și adresa producătorului sistemului de transmisie	Rubrica 0.4 din modelul de certificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem prevăzut în apendicele 1 la anexa VI la Regulamentul (UE) 2017/2400	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;
25	Marca (denumirea comercială a producătorului sistemului de transmisie)	Rubrica 0.1 din modelul de certificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem prevăzut în apendicele 1 la anexa VI la Regulamentul (UE) 2017/2400	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;
32	Denumirea și adresa producătorului axei	Rubrica 0.4 din modelul de certificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem prevăzut în apendicele 1 la anexa VII la Regulamentul (UE) 2017/2400	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar; Categoria O;

33	Marca (denumirea comercială a producătorului axei)	Rubrica 0.1 din modelul de certificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem prevăzut în apendicele 1 la anexa VII la Regulamentul (UE) 2017/2400	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar; Categoria O;
39	Denumirea și adresa producătorului pneurilor	Rubrica 1 din modelul de certificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem prevăzut în apendicele 1 la anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar; Categoria O;
40	Marca (denumirea comercială a producătorului pneurilor)	Rubrica 3 din modelul de certificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem prevăzut în apendicele 1 la anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar; Categoria O;
72	Numărul autorizației de exploatare a simulatorului		Toate
75	Masa emisiilor de CO2 ale motorului în cadrul WHTC (8) (g/kWh)	Punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, după caz	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;
76	Consumul de combustibil al motorului în cadrul WHTC (g/kWh)	Punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.2 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, după caz	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;
77	Masa emisiilor de CO2 ale motorului în cadrul WHSC (9) (g/kWh)	Punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, după caz	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;
78	Consumul de combustibil al motorului în cadrul WHSC (g/kWh)	Punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 5 sau punctul 1.4.1 din addendumul la apendicele 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, după caz	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;

101	Pentru vehiculele a căror dată de simulare este 1 iulie 2020 sau ulterior, numărul de omologare de tip al motorului	Punctul 1.2.1. din addendumul la apendicele 5, 6 sau 7 la anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, după caz	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;
102	Pentru vehiculele a căror dată de simulare este 1 iulie 2021 sau ulterior, fișierul de tip valori separate prin virgulă cu aceeași denumire cu fișierul lucrării și cu extensia „.vsum”, conținând rezultatele agregate pentru fiecare profil de misiune care a făcut obiectul simulării și pentru fiecare stare de sarcină utilă	Fișierul generat de simulatorul menționat la articolul 5 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2017/2400 în versiunea pentru interfața grafică cu utilizatorul (GUI)	[...] Toate

PARTEA C: INTERVALELE DE VALORI ALE REZISTENȚEI AERULUI (CDxA) ÎN
SCOPUL PUBLICĂRII ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 13c

În scopul punerii la dispoziția publicului a valorii CdxA specificate la rubrica 23 în conformitate cu articolul 13c, Comisia utilizează intervalele definite în tabelul următor, care cuprinde intervalul corespunzător pentru fiecare valoare a CdxA:

Interval	Valoarea CdxA [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

Raportarea și gestionarea datelor, menționate la articolele 13a-13c

1. RAPORTAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE

- 1.1. Datele specificate în partea A din anexa IV se transmit în conformitate cu articolul 13a de către punctul de contact al autorității competente, prin transfer electronic de date, către agenție.

Punctul de contact comunică Comisiei și agenției transmiterea datelor, prin e-mail la următoarele adrese:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

și

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. RAPORTAREA DE CĂTRE PRODUCĂTORI

- 2.1. Producătorii transmit fără întârziere Comisiei următoarele informații:

- (a) denumirea producătorului indicată în certificatul de conformitate sau în certificatul de omologare individuală;
- (b) codul de identificare al producătorului la nivel mondial (codul WMI), definit în Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei²⁵, care se utilizează la numerele de identificare ale vehiculelor grele noi ce urmează să fie introduse pe piață;
- (c) punctul de contact responsabil cu transmiterea datelor către agenție.

Producătorii informează fără întârziere Comisia cu privire la orice modificări ale informațiilor respective.

Notificările se transmit la adresele menționate la punctul 1.1.

²⁵ Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei din 11 ianuarie 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producător regulamentară și la numărul de identificare al vehiculului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 8, 12.1.2011, p. 1).

2.2. Datele specificate în anexa I partea B punctul 2 se transmit în conformitate cu articolul 13b de către punctul de contact al producătorului, prin transfer electronic de date, către agenție.

Punctul de contact comunică Comisiei și agenției transmiterea datelor, prin e-mail, la adresele menționate la punctul 1.1.

3. PRELUCRAREA DATELOR

3.1. Agenția prelucrează datele transmise în conformitate cu punctele 1.1 și 2.2 și înscrie datele prelucrate în registru.

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, cu excepția următoarelor rubrici:

3.2.1. numărul de identificare al vehiculului;

3.2.2. denumirea și adresa producătorului sistemului de transmisie;

3.2.3. marca (denumirea comercială a producătorului sistemului de transmisie);

3.2.4. denumirea și adresa producătorului axei;

3.2.5. marca (denumirea comercială a producătorului axei);

3.2.6. denumirea și adresa producătorului pneurilor; \

3.2.7. marca (denumirea comercială a producătorului pneurilor);

3.2.8. modelul motorului;

3.2.9. modelul transmisiei;

3.2.10. modelul dispozitivului de încetinire;

3.2.11. modelul convertizorului de cuplu;

3.2.12. modelul transmisiei în unghi;

3.2.13. modelul axei;

3.2.14. modelul aerodinamic;

3.2.15. fișierul de tip valori separate prin virgulă cu aceeași denumire cu fișierul lucrării și cu extensia „.vsum”, conținând rezultatele agregate pentru fiecare profil de misiune care a făcut obiectul simulării și pentru fiecare stare de sarcină utilă.

- 3.3. În cazul în care o autoritate competentă sau un producător identifică erori în datele transmise, aceasta (acesta) notifică erorile fără întârziere Comisiei și agenției, prin trimiterea unui raport de notificare a erorilor către agenție și a unui e-mail la adresele menționate la punctul 1.1.
- 3.4. Comisia, cu sprijinul agenției, verifică erorile notificate și, după caz, corectează datele din registru.
- 3.5. Comisia, cu sprijinul agenției, pune la dispoziție formate electronice pentru transmiterea datelor menționate la punctele 1.1 și 2.2, în timp util, înainte de termenele pentru transmiterea datelor.

ANEXA VI

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul (UE) 2018/956

Regulamentul (UE) 2018/956	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1 alineatul (2)
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4	Articolul 13a
Articolul 5	Articolul 13b
Articolul 6	Articolul 13c
Articolul 7	Articolul 13d
Articolul 8	Articolul 13e
Articolul 9	Articolul 13f
Articolul 10	-
Articolul 11	Articolul 14
Articolul 12	Articolul 16
Articolul 13	Articolul 17
Articolul 14	-
Anexa I	Anexa IV
Anexa II	Anexa V”