2024/1610

6.6.2024

REGULAMENTUL (UE) 2024/1610 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 14 mai 2024

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, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și realizarea obiectivelor Acordului de la Paris ([3]), adoptat la 12 decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării Comisiei din 11 decembrie 2019 privind „Pactul verde european”. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente având în vedere efectele foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii și războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei.

(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 să fie 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 impactului aferent. În același timp, respectiva tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate și vulnerabile, cum ar fi persoanele și gospodăriile cu venituri reduse, persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități și membrii unei minorități rasiale sau etnice. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

(3) În urma adoptării de către Parlamentul European și Consiliu a tuturor elementelor esențiale ale pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, astfel cum a fost propus de Comisie în iulie 2021, Uniunea a transmis CCONUSC în octombrie 2023 o contribuție actualizată stabilită la nivel național (CSN) a Uniunii și a statelor sale membre, confirmând că Uniunea își va reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.

(4) Prin adoptarea Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]), Uniunea a consacrat într-un act legislativ al Uniunii obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii în cadrul Uniunii cel târziu până în 2050 și obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor. Mai mult, regulamentul respectiv stabilește un obiectiv obligatoriu al Uniunii de reducere internă până în 2030 a emisiilor nete de gaze cu efect de seră

([1]) JO C 349, 29.9.2023, p. 134.
([2]) Poziția Parlamentului European din 10 aprilie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 7 mai 2024.
([3]) JO L 282, 19.10.2016, p. 4.
([4]) 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).

(emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990. Acesta stabilește, de asemenea, cadrul pentru stabilirea obiectivelor climatice intermediare ale Uniunii și pentru publicarea bugetului orientativ preconizat al Uniunii privind gazele cu efect de seră pentru perioada 2030-2050.

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea respectivelor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier. În Comunicarea sa din 9 decembrie 2020 privind „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, Comisia stabilește o foaie de parcurs pentru un viitor durabil și inteligent pentru transporturile europene, cu un plan de acțiune în vederea atingerii obiectivului de a realiza o reducere cu 90 % a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2050. Vehiculele grele sunt responsabile în prezent pentru mai mult de un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în Uniune și pentru peste 6 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii.

(6) Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” vizează punerea în aplicare a obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030. Acesta cuprinde o serie de domenii de politică. Revizuirea Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) face parte integrantă din acest pachet legislativ.

(7) În Comunicarea sa din 18 mai 2022 privind „Planul REPowerEU”, Comisia a prezentat un plan pentru ca Uniunea să devină independentă de combustibilii fosili din Rusia cu mult înainte de sfârșitul acestui deceniu. Comunicarea respectivă subliniază, printre altele, importanța creșterii în continuare a eficienței consumului de combustibili fosili în sectorul transporturilor și a reducerii respectivului consum, acolo unde electrificarea poate fi combinată cu utilizarea hidrogenului produs din alte surse decât combustibilii fosili pentru înlocuirea acestora din urmă.

(8) Pentru a contribui la reducerea până în 2030 a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele grele prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242. De asemenea, este necesar să se stabilească o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare ale emisiilor după 2030 pentru sectorul vehiculelor grele, pentru a contribui la realizarea obiectivului neutralității climatice până în 2050.

(9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO_2 ar trebui să stimuleze o creștere a cotei de vehicule grele cu emisii zero introduse pe piața Uniunii, 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 autovehiculelor și locurile de muncă de înaltă calitate aferente pot fi menținute. 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 să fie stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Respectivele obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor grele cu emisii zero pe piața Uniunii, să stimuleze inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, să transmită semnalul necesar pentru a accelera instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare în întreaga Uniune, să asigure competitivitatea pe termen lung a industriei Uniunii pe o piață mondială și să contribuie la reducerea costurilor de funcționare ale întreprinderilor de transport, asigurându-se totodată că Uniunea își îndeplinește obiectivele sale în materie de climă și obiectivele sale de diminuare a poluării aerului.

(11) Poluarea aerului este o problemă deosebit de acută în orașe, afectând sănătatea a milioane de cetățeni europeni. Transportul este una dintre principalele surse de poluare urbană a aerului. Introducerea accelerată a vehiculelor grele cu emisii zero, prin consolidarea cerințelor de reducere a emisiilor de CO_2, va contribui la atenuarea problemei poluării aerului din zonele urbane.

(12) Comunicarea Comisiei din 5 mai 2021 privind „Actualizarea noii Strategii industriale 2020: către o piață unică mai puternică, pentru redresarea Europei” urmărește să realizeze definirea 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 din sectorul autovehiculelor. Parcursul de tranziție acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) din lanțul de aprovizionare pentru autovehicule, precum 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

([5]) Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 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).

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 Consiliului ([6]) (denumit în continuare „Fondul social pentru climă") pentru a sprijini microîntreprinderile să achiziționeze vehicule grele cu emisii zero. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului pe care respectiva tranziție îl va avea asupra IMM-urilor de-a lungul lanțului de aprovizionare. Comunicarea Comisiei din 1 februarie 2023 privind „Un Plan industrial al Pactului verde pentru era cu zero emisii nete" vizează creșterea 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. Accesul la formare și recalificare în numeroase sectoare care trebuie să facă obiectul unor schimbări fundamentale, inclusiv în sectorul vehiculelor grele și în cel al alimentării cu combustibil și al reîncărcării, este esențial pentru o tranziție eficientă și echitabilă din punct de vedere social. Investițiile în competențele necesare pentru o tranziție eficace constituie o responsabilitate colectivă. Angajații și persoanele aflate în căutarea unui loc de muncă ar trebui să aibă acces la oportunități de recalificare și perfecționare, și participarea lor la respectivele activități de învățare ar trebui să fie sprijinită. Statele membre sunt încurajate să intensifice investițiile în recalificare și perfecționare și să cartografieze și să analizeze schimbările preconizate pe piața forței de muncă.

(13) Împreună cu inițiativele de accelerare a transferului modal către moduri de transport mai sustenabile, întărirea cerințelor de reducere a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele grele și instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare necesare vor juca un rol esențial în reducerea emisiilor de CO_2 din sectorul vehiculelor grele. Obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii stabilite în prezentul regulament sunt completate de cerințele privind infrastructura de reîncărcare și de realimentare prevăzute în Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]). Finanțarea din partea Uniunii joacă un rol important în dezvoltarea infrastructurii la nivel național. Instalarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehiculele electrice grele este la fel de importantă în amplasamente private care nu sunt accesibile publicului, cum ar fi în autobazele private și în centrele logistice care oferă încărcarea peste noapte și la destinație. Statele membre ar trebui să aibă în vedere luarea de măsuri în contextul stabilirii cadrelor lor naționale de politică revizuite pentru a se asigura că se furnizează infrastructura adecvată pentru încărcarea peste noapte și la destinație a vehiculelor electrice grele. Având în vedere posibilele constrângeri în materie de infrastructură din țările terțe, este oportun, de asemenea, să se ia în considerare impactul prezentului regulament asupra posibilității ca vehiculele grele noi înmatriculate în Uniune să fie utilizate în afara Uniunii.

(14) În urma adoptării Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([8]), Comisia a instituit în 2015 Forumul pentru transporturi durabile (denumit în continuare „forumul"). Forumul sprijină Comisia în punerea în aplicare a activităților și programelor Uniunii menite să promoveze instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi sustenabili. În urma adoptării prezentului regulament, Comisia se va asigura că forumul sprijină instalarea efectivă și eficientă din punctul de vedere al costurilor a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare necesare pentru a îndeplini cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO_2 pentru vehiculele grele și că contribuie la reexaminarea menționată la articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2023/1804, astfel încât obiectivele stabilite în regulamentul respectiv să fie aliniate la obiectivele ambițioase ale prezentului regulament.

(15) 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 CO_2 pentru vehiculele grele pentru anul 2030 stabilite în temeiul prezentului regulament, ponderea vehiculelor grele cu emisii zero în totalul parcului de vehicule grele în circulație și consumul de energie electrică din acest sector vor rămâne limitate. Prin urmare, impactul acestora asupra rețelei de electricitate va rămâne, de asemenea, limitat.

(16) Deși obiectivele consolidate de reducere a emisiilor de CO_2 vor accelera introducerea de vehicule grele cu emisii zero, vehiculele cu motoare cu ardere internă vor rămâne o parte semnificativă în totalul parcului de vehicule grele în circulație. Pentru ca respectiva parte a parcului auto să contribuie la realizarea obiectivelor climatice ale Uniunii, sunt esențiale continuarea inovării și implementarea accelerată a combustibililor sustenabili din surse regenerabile. Politicile și instrumentele juridice existente ale Uniunii, în special Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului

([6]) 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).

([7]) Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L 234, 22.9.2023, p. 1).

([8]) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

European și a Consiliului ([9]) și schema UE de comercializare a certificatelor de emisii stabilită prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([10]), vor promova decarbonizarea combustibililor pentru transport, cu scopul de a elimina treptat combustibilii fosili. Comisia ar trebui să dezvolte în continuare un cadru coerent de stimulente pentru biocombustibilii avansați și biogazul și combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică. Cadrul respectiv ar trebui să abordeze barierele din calea adoptării și a ofertei într-un mod cuprinzător, ținând seama de cererea din toate sectoarele economice, în contextul eforturilor generale de atingere a obiectivelor climatice ale Uniunii. Pe baza obiectivelor privind biometanul din planul REPowerEU, Comisia ar trebui să abordeze, de asemenea, modul în care extinderea producției de biometan în Uniune poate contribui la decarbonizarea economiei, inclusiv a sectorului transporturilor.

(17) În urma consultărilor cu părțile interesate, în termen de un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia va evalua rolul unei metodologii pentru înmatricularea vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO_2, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obiectivul de neutralitate climatică al Uniunii.

(18) Producătorii ar trebui să continue 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 întărire a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.

(19) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de vehicule grele, 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 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 constituie o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Când reexaminează Regulamentul (UE) 2019/1242, Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a aplica măsuri de reducere a emisiilor de CO_2 provenite de la astfel de vehicule.

(20) Pentru procedurile lor de achiziții publice care intră sub incidența prezentului regulament, autoritățile contractante și entitățile contractante sunt încurajate în mod ferm să utilizeze un criteriu de atribuire sau o specificație tehnică care se referă la proporția produselor din oferte care provin din țări care nu sunt membre ale Acordului privind constituirea Organizației Mondiale a Comerțului (denumit în continuare „Acordul privind achizițiile publice") și care nu au încheiat un acord de liber schimb care să conțină norme privind achizițiile publice cu Uniunea. Astfel de criterii vor juca un rol important în stimularea aprovizionării industriei europene cu autobuze urbane cu emisii zero, vor asigura lanțuri de aprovizionare sustenabile și reziliente pentru autobuzele urbane și vor consolida securitatea aprovizionării în Uniune.

(21) Autoritățile și entitățile contractante sunt încurajate să utilizeze un criteriu de sustenabilitate ecologică drept criteriu de atribuire sau specificație tehnică pentru procedurile lor de achiziții publice care intră sub incidența prezentului regulament. Fără a aduce atingere actelor legislative ale Uniunii aplicabile unei anumite tehnologii, inclusiv Regulamentului (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului ([11]) și regulamentului Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile, atunci când evaluează sustenabilitatea autobuzelor urbane achiziționate pe baza prezentului regulament din punctul de vedere al mediului, autoritățile contractante și entitățile contractante ar trebui să poată lua în considerare diferite elemente cu impact asupra climei și a mediului. Respectivele elemente pot include, de exemplu: durabilitatea și fiabilitatea soluției, ușurința reparării și a întreținerii, ușurința și calitatea reciclării, utilizarea substanțelor, consumul de energie, apă și alte resurse în una sau mai multe etape ale ciclului de viață al produsului, integrarea unor componente uzate, amprenta de mediu a produsului și impactul acestuia asupra mediului pe durata ciclului de viață, cantitățile de deșeuri generate.

(22) Având în vedere obiectivele mai stricte de reducere a emisiilor de CO_2 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 reduse nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, respectivul mecanism de stimulare ar trebui să fie eliminat începând cu 2030.

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

([10]) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

([11]) Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L 191, 28.7.2023, p. 1).

(23) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare de CO_2 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 crește semnificativ sarcina administrativă, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare de CO_2 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.

(24) Obiectul Regulamentului (UE) 2019/1242 ar trebui să fie extins pentru a include, de asemenea, obligațiile de monitorizare și raportare care sunt integrate în Regulamentul (UE) 2019/1242 prin intermediul prezentului regulament.

(25) Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să fie modificat pentru a avea același domeniu de aplicare precum cel al Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului ([12]).

(26) Emisiile de CO_2 nu sunt stabilite pentru vehiculele care nu intră în domeniul de aplicare al legislației Uniunii privind omologarea de tip a vehiculelor, cum ar fi tractoarele agricole și forestiere, vehiculele concepute și fabricate pentru a fi utilizate de apărarea națională, inclusiv de forțele armate și vehiculele cu șenile. Prin urmare, pentru vehiculele respective nu se aplică obligația de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 stabilite în prezentul regulament.

(27) Pentru a nu descuraja obținerea voluntară a omologării de tip pentru 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, ceea ce ar avea implicații negative asupra siguranței și a mediului, astfel de vehicule a căror omologare de tip este obținută în mod voluntar ar trebui, de asemenea, să fie exceptate de la obligația de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 prevăzute în prezentul regulament, cu excepția cazului în care producătorul solicită contrariul. Statele membre ar trebui să aibă, de asemenea, dreptul de a excepta vehiculele grele de la obligația de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 stabilite în prezentul regulament, atunci când respectivele vehicule grele nu au fost concepute în mod special pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, sau cele de asistență medicală de urgență, dar care sunt înmatriculate în scopurile respective, cum ar fi autocarele obișnuite folosite pentru transportul forțelor de poliție sau al forțelor armate, confirmând că respectiva exceptare servește interesului public. Statele membre ar trebui, de asemenea, să aibă dreptul de a excepta vehiculele înmatriculate pentru forțele armate de la aplicarea tuturor dispozițiilor din prezentul regulament.

(28) Vehiculelor grele din anumite subgrupuri care sunt omologate de tip, dar pentru care reducerile de emisii de CO_2 nu sunt încă stabilite din motive tehnice, nu li se aplică obligația de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 stabilite în prezentul regulament. Acestea sunt, 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 patru axe sau mai mult de două axe motoare, precum și autobuzele mici cu o masă maximă tehnic admisibilă (MMTA) de cel mult 7,5 tone, precum și camioane mici cu un MMTA de cel mult 5 tone. Comisia ar trebui să analizeze oportunitatea stabilirii emisiilor de CO_2 ale camioanelor mici cu un MMTA de cel mult 5 tone în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400 ([13]) (Instrumentul de calculare a consumului de energie al vehiculelor sau simulări VECTO), luând în considerare, de asemenea, Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ([14]).

(29) Ar trebui să fie introduse anumite definiții pentru armonizarea terminologiei Regulamentului (UE) 2019/1242 cu cea a legislației Uniunii privind omologarea de tip a vehiculelor, în special Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului ([15]) și Regulamentul (UE) 2017/2400.

([12]) Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO_2 și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

([13]) Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO_2 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).

([14]) Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

([15]) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

(30) În sensul transferului de vehicule grele între producători, introdus prin prezentul regulament, și al stabilirii unei derogări pentru producătorii care produc un număr redus de vehicule grele, ar trebui să fie adăugată în Regulamentul (UE) 2019/1242 o definiție a termenului de „grup de producători asociați”. Respectiva definiție ar trebui să se alinieze, în esență, terminologiei folosite în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului ([16]) pentru vehiculele ușoare.

(31) În ceea ce privește stabilirea obligațiilor producătorilor individuali, obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 pentru întregul parc de vehicule grele noi de la nivelul Uniunii ar trebui să fie transpuse în obiective privind emisiile specifice de CO_2 pentru subgrupuri de vehicule stabilite în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor grele care le compun.

(32) Întrucât emisiile de CO_2 aferente remorcilor au un impact puternic asupra emisiilor globale de CO_2 și a consumului de energie al autovehiculelor grele, ar trebui să fie stabilite obiective de reducere a emisiilor de CO_2 și pentru remorci.

(33) Emisiile de CO_2 generate de vehiculele de uz specific, cum ar fi vehiculele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, sunt deja certificate prin VECTO, sunt monitorizate și raportate de producătorii de vehicule și de statele membre. Emisiile de CO_2 generate de vehiculele de uz specific reprezintă aproximativ 2 % din emisiile de CO_2 ale vehiculelor grele și aproximativ 4 % din vânzări. Întrucât sunt folosite cel mai mult în orașe, vehiculele de uz specific au, de asemenea, un impact asupra calității aerului din zonele urbane. Prin urmare, vehiculele de uz specific ar trebui să fie exceptate până în 2029 de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO_2 ale producătorilor. Pentru perioada 2030-2034, pentru aceste calcule ar trebui luate în considerare numai vehiculele de uz specific cu emisii zero, iar începând din 2035 toate vehiculele de uz specific ar trebui să fie luate în considerare pentru respectivele calcule.

(34) Pentru a facilita dezvoltarea și a permite utilizarea pe scară largă a remorcilor echipate cu tehnologie de reducere a emisiilor de CO_2, este imperativ să se actualizeze și să se extindă prompt cadrul de omologare pentru astfel de tehnologii, în special pentru remorcile electrificate, prin modificarea Regulamentului (UE) 2018/858.

(35) În 2022, autobuzele urbane cu emisii zero reprezentau deja aproximativ un sfert din totalul autobuzelor urbane vândute în Uniune, unele state membre atingând cote mult mai mari. Având în vedere maturitatea tehnică a autobuzelor urbane și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului din zonele urbane, ar trebui stabilită o cotă minimă obligatorie de autobuze urbane noi cu emisii zero.

(36) 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 europeană 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 CO_2 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) 2023/955, prin asigurarea accesului la transport public la prețuri accesibile. Comisia ar trebui, de asemenea, să ia în considerare măsuri suplimentare adecvate pentru a spori cererea de vehicule grele cu emisii zero din partea autorităților publice, pentru a sprijini realizarea obiectivului de neutralitate climatică al Uniunii.

(37) Întrucât, pentru evaluarea conformității, ar trebui luate în considerare mai degrabă entități comerciale decât entități 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.

(38) 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.

([16]) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 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).

(39) Modernizarea vehiculelor cu emisii zero constă în transformarea unui motor sau a unui vehicul cu motor cu ardere internă într-un motor sau vehicul cu emisii zero. Aceasta are beneficii pentru mediu care rezultă din evitarea producției de noi piese și a utilizării aferente a materialelor. Aceasta are, de asemenea, beneficii economice, asociate cu creșterea accesibilității vehiculelor și cu potențialul de creare de locuri de muncă. Cu toate acestea, introducerea pe piață a vehiculelor grele modernizate pentru a deveni vehicule grele cu emisii zero este împiedicată de lipsa unor norme tehnice și administrative armonizate pentru omologarea acestora. Prin urmare, Comisia ar trebui să ia în considerare necesitatea unor posibile inițiative de promovare a elaborării unor astfel de norme armonizate.

(40) Măsurile pentru creșterea ponderii vehiculelor grele cu emisii zero deținute sau închiriate de marii operatori de parcuri auto ar contribui la creșterea vânzărilor de vehicule grele cu emisii zero și la accelerarea tranziției către transportul rutier cu emisii zero. Prin urmare, Comisia ar trebui să analizeze eventuala necesitate și impactul inițiativelor de creștere a procentului de autovehicule grele cu emisii zero deținute sau închiriate de marii operatori de flote.

(41) Pentru a evita costurile disproporționat de ridicate aferente asigurării conformității și a reduce sarcina administrativă, producătorii care produc un număr redus de vehicule grele ar trebui să fie exceptați de obligația de a îndeplini obiectivele privind reducerea emisiilor de CO_2, cu condiția respectării anumitor cerințe legale. Întrucât trebuie să respecte obligațiile de raportare prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242, pentru producătorii respectivi este instituit un mecanism de control adecvat.

(42) Sistemul actual de credite și debite de emisii multianuale ar trebui să fie extins până în 2039, având în vedere că obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 vor fi întărite în continuare după 2030 până în 2040 și necesită evoluții tehnice prospective din partea producătorilor în perioada respectivă. Cu toate acestea, producătorii ar trebui să lichideze toate debitele de emisii rămase în 2029, 2034 și 2039. Creditele de emisii ar trebui să expire automat atunci când nu sunt utilizate în termen de șapte ani de la achiziționarea lor.

(43) Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să prevadă în mod clar, pentru fiecare categorie de vehicule, identitatea producătorului căruia ar trebui să i se atribuie un vehicul greu, ținând astfel seama în mod specific de diferitele configurații ale vehiculelor grele din categoria M.

(44) Normele privind verificarea datelor raportate de monitorizare ar trebui să cuprindă, de asemenea, potențiala corecție *ex post* a erorilor privind datele respective și modul în care Comisia ar trebui să gestioneze astfel de corecții pentru punerea în aplicare a obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2 privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii.

(45) Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO_2 ar trebui modificată pentru a include și subgrupurile de vehicule nou incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242.

(46) 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.

(47) Integrarea dispozițiilor privind monitorizarea și raportarea ale Regulamentului (UE) 2018/956 în Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să constituie o oportunitate pentru a modifica ușor dispozițiile respective având în vedere experiența dobândită în urma primelor două cicluri de raportare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956.

(48) Ținând seama de faptul că stabilirea emisiilor de CO_2 nu va mai fi efectuată exclusiv de către producători, obligația de raportare a emisiilor de CO_2 și a altor date tehnice ale vehiculelor grele ar trebui să fie extinsă pentru a include nu doar producătorii, ci și acele entități care efectuează încadrarea vehiculelor grele în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 și al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei [17]. Datele care trebuie raportate ar trebui să includă evidențele producătorului.

(49) Comisia ar trebui să fie autorizată să țină seama de progresele tehnice, de evoluția logisticii transportului de mărfuri, cum ar fi îndeosebi combinațiile de vehicule deosebit de grele utilizate în anumite state membre, de ajustările necesare determinate de aplicarea prezentului regulament și de modificările actelor legislative 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

[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 CO_2, 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).

de CO_2, pentru a asigura disponibilitatea datelor privind tehnologiile noi și avansate de reducere a emisiilor de CO_2 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 amenzile administrative.

(50) Din aceste motive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea criteriilor de definire a subgrupurilor de vehicule, inclusiv prin adăugarea subgrupurilor pentru camioanele utilizate în combinații ultragrele, de definire a vehiculelor de uz specific, precum și criteriile 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 anexe, 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 aplicate 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 o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestora au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(51) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1242, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește procedurile de omologare de tip și în ceea ce privește specificațiile tehnice comune, privind interoperabilitatea tehnică și deschisă dintre infrastructura de reîncărcare și de realimentare și autobuzele urbane, în ceea ce privește conexiunile fizice și schimbul de comunicații. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([18]).

(52) 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.

(53) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume promovarea reducerii emisiilor de CO_2 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 CO_2 pentru întregul parc de vehicule grele de la nivelul Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

(54) Prin urmare, este necesar ca Regulamentele (UE) 2018/858 și (UE) 2019/1242 să fie modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificarea Regulamentului (UE) 2019/1242

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

([18]) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

„Articolul 1

Obiect și obiective

(1) Prezentul regulament stabilește standarde de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi. Respectivele standarde contribuie la realizarea obiectivului Uniunii privind neutralitatea climatică și a obiectivelor climatice intermediare ale Uniunii, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului (*), a obiectivelor statelor membre de reducere a emisiilor lor de gaze cu efect de seră, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2023/857 al Parlamentului European și al Consiliului (**), și a obiectivelor Acordului de la Paris, precum și la asigurarea bunei funcționări a pieței interne.

(2) De asemenea, prezentul regulament stabilește cerințele pentru raportarea emisiilor de CO_2 și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniune.

(*) 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).

(**) 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).”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

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

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

(a) M_2 și M_3;

(b) N_1, N_2 și N_3, cu condiția ca vehiculele să nu intre în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631;

(c) O_3 și O_4.

În sensul prezentului regulament, vehiculele menționate la literele (a), (b) și (c) de 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 înlocuiește cu următorul text:

„(2) În sensul prezentului regulament, vehiculele grele 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.

Nu se ia în considerare o înmatriculare anterioară în afara Uniunii care a avut loc cu mai puțin de trei luni înaintea înmatriculării în Uniune.

Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor grele care sunt înmatriculate pentru prima dată pentru o perioadă de maximum o lună și care sunt înmatriculate exclusiv în scopul transferului 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 CO_2» înseamnă media emisiilor specifice de CO_2 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 CO_2 pentru un anumit subgrup de vehicule sunt precizate în temeiul prezentului regulament;";

(c) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. «obiectivul privind emisiile specifice de CO_2» înseamnă obiectivul unui producător individual privind emisiile de CO_2, 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 înlocuiește cu următorul text:

„10. «producător» înseamnă persoana sau organismul căruia i-au fost atribuite vehiculele înmatriculate într-o anumită perioadă în conformitate cu articolul 7a;";

(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 oricare dintre următoarele vehicule:

(a) un autovehicul greu fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă ale cărui emisii nu depășesc 3 g CO_2/tkm sau 1 g CO_2/pkm, astfel cum au fost determinate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400;

(b) un autovehicul greu fără motor cu ardere internă sau cu motor cu ardere internă ale cărui emisii nu depășesc 1 g/kWh de CO_2, astfel cum au fost determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, sau ale cărui emisii nu depășesc 1 g/km de CO_2, astfel cum au fost determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, cu condiția să nu fi fost determinate emisii de CO_2 în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400;

(c) o remorcă echipată cu un dispozitiv care îi sprijină în mod activ propulsia și care nu are motor cu ardere internă sau care are un motor cu ardere internă ale cărui emisii nu depășesc 1 g CO_2/kWh, astfel cum au fost determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sau în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 49 al CEE-ONU.

(*) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).";

(h) punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„12. «vehicul greu cu emisii reduse» înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO_2, astfel cum au fost determinate în conformitate cu punctul 2.3.4 din anexa I, sunt mai mici de jumătate din nivelul de referință al emisiilor de CO_2 pentru toate vehiculele din subgrupul de vehicule de care aparține vehiculul greu;";

(i) se adaugă următoarele puncte:

„16. «vehicul primar» înseamnă un vehicul primar în sensul definiției de la articolul 3 punctul 22 din Regulamentul (UE) 2017/2400;

17. «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;

18. «vehicul completat» înseamnă un vehicul completat în sensul definiției de la articolul 3 punctul 26 din Regulamentul (UE) 2018/858;

19. «vehicul complet» înseamnă un vehicul complet în sensul definiției de la articolul 3 punctul 27 din Regulamentul (UE) 2018/858;

20. «vehicul de teren» înseamnă un vehicul de teren în sensul definiției de la punctul 2.1 din partea A a anexei I la Regulamentul (UE) 2018/858;

21. «vehicul cu destinație specială» înseamnă un vehicul cu destinație specială în sensul definiției de la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858;

22. «vehicul de teren cu destinație specială» înseamnă un vehicul de teren cu destinație specială în sensul definiției de la punctul 2.3.1 din partea A a anexei I la Regulamentul (UE) 2018/858;

23. «certificat de conformitate» înseamnă un certificat de conformitate în sensul definiției de la articolul 3 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2018/858;

24. «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» în sensul definiției de la articolul 2 alineatul (1) punctul 5 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului (*), «contracte de achiziții de produse, lucrări și servicii» în sensul definiției de la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului (**) și «concesiuni» în sensul definiției de la articolul 5 punctul 1 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului (***);

25. «camion utilizat în combinații ultragrele» înseamnă un vehicul greu din categoria N_3 care poate fi utilizat într-o combinație de vehicule și care îndeplinește toate criteriile următoare de proiectare și construcție:

(a) are trei sau mai multe axe;

(b) are o putere nominală a motorului de cel puțin 400 kW;

(c) este proiectat pentru o masă maximă tehnic admisibilă (MMTA) a combinației de peste 60 de tone;

(*) Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

(**) Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

(***) Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).";

(j) se adaugă următoarele paragrafe:

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

În legătură cu un producător, «întreprinderi asociate» 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 activitatea întreprinderii respective;

(b) întreprinderi care dețin direct sau indirect asupra producătorului 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 stabilite la literele (a)-(d) și unul sau mai mulți terți."

4. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 3a

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2

(1) Media emisiilor de CO_2 ale parcului de autovehicule grele noi din Uniune, altele decât vehiculele cu destinație specială, vehiculele de teren și vehiculele de teren cu destinație specială, se reduce cu următoarele procente comparativ cu media emisiilor de CO_2 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 și 10-LH pentru perioadele de raportare ale anilor 2025-2029;

(b) cu 45 % pentru toate subgrupurile de vehicule, în afară de vehiculele de uz specific, 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 realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2 menționate la alineatul (1), în conformitate cu punctul 4.3 din anexa I.

(3) Emisiile de CO_2 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 CO_2 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 CO_2 și al obiectivelor privind emisiile specifice de CO_2 atunci când raportează datele despre respectivele vehicule grele în conformitate cu partea B din anexa IV la prezentul regulament.

(5) Vehiculele grele, altele decât cele menționate la alineatul (4), care sunt înmatriculate pentru a fi folosite de serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice sau serviciile de asistență medicală de urgență, nu intră sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2 stabilite la alineatele (1)-(3), cu condiția ca un stat membru să indice 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.

Vehiculele grele înmatriculate pentru a fi folosite de forțele armate nu fac obiectul cerințelor prezentului regulament, dacă un stat membru decide să nu le raporteze în conformitate cu partea A din anexa IV.

Articolul 3b

Măsuri suplimentare de sprijinire a tranziției către vehicule grele cu emisii zero pe piața Uniunii

Până la 30 iunie 2025, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport care analizează necesitatea de a facilita, inclusiv prin norme armonizate, introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor grele care au fost modernizate pentru a deveni vehicule grele cu emisii zero. Respectivul raport conține o analiză a opțiunilor și a efectelor respectivelor opțiuni. După caz, analiza este însoțită de o inițiativă legislativă sau de altă măsură.

Articolul 3c

Măsuri suplimentare de sprijinire a cererii de vehicule grele cu emisii zero pe piața Uniunii

Până la 30 iunie 2027 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport ce conține o analiză privind eventuala necesitate a inițiativelor de creștere a ponderii autovehiculelor grele cu emisii zero deținute sau închiriate de operatorii de parcuri mari și efectele respectivelor inițiative. În respectivul raport, Comisia ia în considerare posibile opțiuni pentru folosirea în mai mare măsură a vehiculelor grele cu emisii zero deținute sau închiriate de operatori de parcuri mari.

Articolul 3d

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 (denumite în continuare «autobuze urbane»), producătorii trebuie să respecte cotele minime de 90 % și 100 % de vehicule grele cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, în conformitate cu punctul 4.3.2 din anexa I.

(2) Comisia stabilește prin acte de punere în aplicare specificațiile tehnice comune, inclusiv standardele, privind interoperabilitatea tehnică și deschisă dintre infrastructura de reîncărcare și de realimentare și autobuzele urbane, în ceea ce privește conexiunile fizice și schimbul de comunicații.

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

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor specificații tehnice comune, inclusiv standarde, cu privire la partajarea și utilizarea în condiții de siguranță și securitate a datelor generate referitoare la folosirea autobuzelor urbane.

Articolul 3e

Asigurarea unor lanțuri de aprovizionare durabile și reziliente pentru autobuzele urbane prin procedurile de achiziții publice

(1) Autoritățile contractante și entitățile contractante atribuie contractele de achiziții publice de produse pentru achiziționarea, leasingul, închirierea sau cumpărarea în rate de noi autobuze urbane cu emisii zero, precum și contractele de achiziții publice de servicii care au ca obiect principal utilizarea unor astfel de autobuze urbane, pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care include cel mai bun raport preț-calitate.

(2) Autoritățile contractante și entitățile contractante utilizează cel puțin două dintre criteriile următoare ca specificații tehnice sau criterii de atribuire, dintre care cel puțin unul referitor la contribuția ofertei la securitatea aprovizionării, astfel cum se prevede la literele (a)-(d), în funcție de situația pieței și în conformitate cu Directiva 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 Organizației Mondiale a Comerțului privind achizițiile publice (denumit în continuare «Acordul privind achizițiile publice») și cu alte acorduri internaționale obligatorii pentru Uniune:

(a) proporția de produse provenind din oferte originare din țări terțe, determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (*). Respectivul criteriu se aplică numai produselor provenind din oferte originare din țări care nu sunt semnatare ale Acordului privind achizițiile publice și care nu au încheiat cu Uniunea un acord de liber schimb conținând norme privind achizițiile publice;

(b) disponibilitatea actuală și estimată a pieselor de schimb esențiale pentru funcționarea echipamentelor care sunt 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;

(e) existența unei sustenabilități din punctul de vedere al mediului care este superioară cerințelor minime prevăzute de actele juridice ale Uniunii.

Primul paragraf nu împiedică autoritățile contractante și entitățile contractante să utilizeze criterii suplimentare.

(3) În cazul în care contribuția ofertei la securitatea aprovizionării este folosită drept criteriu de atribuire, acesteia i se acordă o pondere de 15-40 % din criteriile de atribuire.

(*) Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).”

5. La articolul 4, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător media emisiilor specifice de CO_2, exprimată în g/tkm pentru perioada de raportare precedentă, ținând cont de următoarele elemente:

(a) datele raportate pentru vehiculele grele noi ale producătorului înmatriculate în perioada de raportare precedentă;

(b) factorul de emisii zero și de emisii reduse, determinat în conformitate cu articolul 5; și

(c) în perioadele de raportare ale anilor 2030-2034, noi vehicule de uz specific cu emisii zero, care intră sub incidența punctului 1.1.1 din anexa I.”

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 reduse.

Factorul de emisii zero și de emisii reduse ține cont de numărul și de emisiile de CO_2 ale tuturor vehiculelor grele din categoria N cu emisii zero și cu emisii reduse 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 reduse 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 reduse reduce media emisiilor specifice de CO_2 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 sau 10-LH, reduce media emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător cu maximum 1,5 %.”

7. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 6*

Obiectivele privind emisiile specifice de CO_2 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 CO_2. Respectivul 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 CO_2 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 îndeplinirii următoarelor condiții:

(a) pentru toate transferurile: cererea este 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 destinatar.

Articolul 6b

Derogare pentru producătorii care produc un număr redus de vehicule grele

(1) În cazul în care, într-o perioadă de raportare dată, un producător înmatriculează mai puțin de 100 de vehicule grele noi, media emisiilor specifice de CO_2 prevăzută la articolul 4 și la punctul 2.7 din anexa I și obiectivele privind emisiile specifice de CO_2 prevăzute la articolul 6 și la punctul 4.1 din anexa I se fixează la «0» pentru respectiva perioadă de raportare.

(2) În cazul în care se aplică alineatul (1) de la prezentul articol, valorile mediei emisiilor specifice de CO_2 și ale obiectivelor privind emisiile specifice de CO_2 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 cărora li se aplică derogarea.

(6) Producătorii informează Comisia în sensul 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, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a verifica dacă un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice de CO_2 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 trebuie să depășească 5 % din obiectivul privind emisiile specifice de CO_2 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. Creditele de emisii se iau în considerare pentru a verifica dacă producătorul își respectă obiectivul privind emisiile specifice de CO_2 numai în oricare din perioadele de raportare pentru cei șapte ani ce urmează perioadei de raportare în care au fost achiziționate.";

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

„(2) Traiectoriile de reducere a emisiilor de CO_2 se stabilesc pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1.2 din anexa I, pe baza următoarelor traiectorii liniare:

(a) între nivelul de referință al emisiilor de CO_2 și obiectivul privind emisiile de CO_2 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 CO_2 pentru perioada de raportare a anului 2025 și obiectivul privind emisiile de CO_2 pentru perioada de raportare a anului 2030, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (b);

(c) între obiectivul privind emisiile de CO_2 pentru perioada de raportare a anului 2030 și obiectivul privind emisiile de CO_2 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 CO_2 pentru perioada de raportare a anului 2035 și obiectivul privind emisiile de CO_2 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 CO_2 menționate la articolul 4 și obiectivele privind emisiile specifice de CO_2 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 CO_2 ale vehiculelor grele din categoria M

Pentru vehiculele grele din categoria M, se aplică următoarele dispoziții:

(a) în scopul calculării, pentru un producător, a mediei emisiilor specifice de CO_2 ale unui subgrup de vehicule, pentru un vehicul greu nou din categoria M se iau în considerare emisiile specifice de CO_2 ale acestuia ca vehicul complet sau completat în temeiul punctului 2.2.2 din anexa I, și nu este avut în vedere la punctul 2.2.3 din anexa respectivă;

(b) prin derogare de la litera (a) de la prezentul articol, la cererea producătorului vehiculului primar menționat la articolul 7a litera (b), adresată Comisiei, și sub rezerva condiției prevăzute la litera (c) de la prezentul articol, pentru un vehicul greu nou din categoria M se iau în considerare emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului său primar în conformitate cu punctul 2.2.3 din anexa I, și acesta nu este avut în vedere la punctul 2.2.2 din anexa respectivă;

(c) o cerere în temeiul literei (b) de la prezentul articol pentru un vehicul greu nou din categoria M nu este admisibilă dacă producătorul vehiculului primar și producătorul vehiculului, 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 vehiculului primar declară că acestea nu sunt întreprinderi asociate sau nu fac parte din aceeași entitate juridică. 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).

(*) 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 CO_2, 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)."

11. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Dacă se constată, în temeiul alineatului (2), că un producător are emisii suplimentare de CO_2 într-o perioadă de raportare dată începând cu 2025, Comisia impune o primă pentru emisiile suplimentare de CO_2, calculată potrivit formulei următoare: (Prima pentru emisiile suplimentare de CO_2) = (Emisiile suplimentare de CO_2 × 4 250 EUR/g CO_2/tkm).";

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

„(2) Se consideră că un producător are emisii suplimentare de CO_2 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 CO_2 ale producătorului este mai mare decât obiectivul privind emisiile specifice de CO_2 al acestuia.

Emisiile suplimentare de CO_2 dintr-o perioadă de raportare dată se calculează în conformitate cu punctul 6 din anexa I."

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 CO_2 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 CO_2 din cauza unor date de intrare incorecte sau din alte cauze;

(c) orice erori identificate în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor de CO_2;

(d) orice alte abateri decât cele menționate la litera (a), (b) sau (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 CO_2 ale unui producător și al nivelului de referință al emisiilor de CO_2. Atunci când este cazul, Comisia modifică lista menționată la articolul 11 alineatul (1). Comisia nu este obligată să ia în considerare abaterile în cazul în care în urma recalculării mediei emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător sau a nivelului de referință al emisiilor de CO_2 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 CO_2

(1) Pentru a asigura caracterul robust și reprezentativ al nivelului de referință al emisiilor de CO_2 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 temeiul cărora s-a determinat nivelul de referință al emisiilor de CO_2 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 CO_2, 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) primul paragraf, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) începând cu 1 iulie 2020 până la 30 iunie 2041, pentru fiecare producător, traiectoria de reducere a emisiilor de CO_2, creditele de emisii și, începând cu 1 iulie 2026 și până la 30 iunie 2041, debitele de emisii ale acestuia din perioada de raportare precedentă, menționate la articolul 7;";

(b) la alineatul (1) primul paragraf, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) începând cu 1 iulie 2026, pentru fiecare producător, emisiile suplimentare de CO_2 ale acestuia din perioada de raportare precedentă, astfel cum sunt menționate la articolul 8 alineatul (2);";

(c) 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 CO_2 determinat în privința respectivei perioade de referință.";

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

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

(a) 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 CO_2, astfel încât nivelul emisiilor de CO_2 al vehiculelor grele reprezentative precizate în temeiul alineatului (3) crește sau scade cu peste 5 g CO_2/km; în astfel de cazuri, nivelul de referință ajustat al emisiilor se calculează în conformitate cu punctul 1 din anexa II și noi valori sunt publicate în completarea valorilor precedente, indicându-se perioada de raportare în care se aplică pentru prima dată;

(b) anexele au fost modificate în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (a)-(f); în astfel de cazuri, nivelul de referință al emisiilor de CO_2 publicat anterior se recalculează în conformitate cu anexa I, ținând seama de parametrii modificați în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (a)-(f), și nivelul de referință recalculat al emisiilor de CO_2 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).";

(e) se adaugă următorul alineat:

„(3) Atunci când procedurile de omologare de tip menționate în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică astfel cum se menționează la alineatul (2) 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 CO_2. Pe baza metodologiei respective se calculează ajustarea menționată la alineatul (2) 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 înlocuiește cu următorul text:

„(3) În cazul în care, în urma verificărilor efectuate în temeiul alineatului (2), se constată fie faptul că valorile emisiilor de CO_2 și ale consumului de combustibil nu corespund, din motive care nu pot fi atribuite funcționării defectuoase a instrumentului de simulare, fie prezența unor strategii care îmbunătățesc în mod artificial performanța unui vehicul, autoritatea de omologare de tip responsabilă, pe lângă luarea măsurilor necesare prevăzute în capitolul XI din Regulamentul (UE) 2018/858, asigură corectarea dosarului cu informații pentru client, a certificatelor de conformitate și a certificatelor individuale de omologare de tip, după caz. 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 2023, statele membre monitorizează datele specificate în partea A din anexa IV 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 sau 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, forțele de menținere a ordinii publice sau serviciile de asistență medicală de urgență 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 cu determinarea emisiilor de CO_2 ale vehiculelor grele

(1) Producătorii sau alte entități care sunt responsabile cu determinarea emisiilor de CO_2 ale unui vehicul greu și care intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400 sau a 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 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 grele care sunt exceptate în temeiul articolului 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 în temeiul articolului 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 păstrează un registru central al datelor raportate pentru vehiculele grele (denumit în continuare «registrul central») în temeiul articolelor 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 prevăzut în partea C a anexei IV.

(2) Agenția Europeană de Mediu gestionează registrul central 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 CO_2 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) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16.

Articolul 13f

Amenzi administrative

(1) Comisia poate aplica 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 menționat la articolul 13b alineatul (1) al doilea paragraf 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 trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare și să nu depășească 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 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.

Respectivele acte delegate trebuie să respecte următoarele principii:

(a) procedura trebuie să respecte 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 eficienței, proporționalității și al efectului de descurajare, 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 includerea, după caz, a posibilității de efectuare a plăților amenzilor respective în mai multe tranșe și etape.

(3) Cuantumurile amenzilor administrative sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii Europene.”

17. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Modificarea anexelor I, IV și V

(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 actelor juridice de bază privind omologarea de tip, în special ale Regulamentelor (UE) 2018/858 și (CE) nr. 595/2009:

(a) criteriile de definire a subgrupurilor de vehicule prevăzute la punctul 1.1, inclusiv prin adăugarea unor subgrupuri separate de vehicule pentru camioanele utilizate în combinații ultragrele;

(b) criteriile de definire a vehiculelor de uz specific prevăzute la punctul 1.2;

(c) criteriile privind autonomiile operaționale 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, 2.1.2 și 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 2 și 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 actelor juridice 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 vehiculelor grele 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) procedura de raportare prevăzută în aceasta, pentru a ține seama de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a prezentului regulament și pentru a adapta procedura de raportare la progresele tehnice;

(b) punctul 3.2 prin adăugarea oricăror date care au fost adăugate în registrul central."

18. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Reexaminare

(1) Până la 31 decembrie 2027, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament, în special în ceea ce privește obiectivul de realizare a neutralității climatice până cel târziu în 2050, și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatele reexaminării respective.

În respectivul raport, Comisia evaluează în special:

(a) numărul înmatriculărilor de vehicule grele cu emisii zero în statele membre;

(b) progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea infrastructurii publice și private de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi pentru vehiculele grele care intră sub incidența prezentului regulament și existența unor constrângeri în materie de infrastructură în țările terțe pentru utilizarea în afara Uniunii a vehiculelor grele nou-înmatriculate în UE;

(c) impactul asupra ocupării forței de muncă, în special asupra microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), eficacitatea măsurilor de sprijinire a recalificării și perfecționării forței de muncă și importanța unei tranziții viabile din punct de vedere economic și echitabile din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero; se acordă o atenție deosebită efectelor asupra statelor membre periferice și efectelor asupra transportului de mărfuri perisabile;

(d) dacă continuă să fie justificată exceptarea prevăzută la articolul 6b pentru producătorii care produc puține vehicule;

(e) impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru vehiculele grele noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii;

(f) dacă nivelul primei pentru emisiile suplimentare de CO_2 asigură depășirea costurilor marginale medii ale tehnologiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2;

(g) includerea următoarelor vehicule grele, care nu intră în prezent în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400, în obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2:

(i) camioane mici cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (MMTA) de cel mult 5 tone, în urma unei investigații privind caracterul adecvat al determinării emisiilor de CO_2 pentru astfel de vehicule grele, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400 (simulări VECTO), luând în considerare Regulamentul (UE) 2017/1151; și

(ii) vehiculele cu destinație specială, vehiculele de teren și vehiculele de teren cu destinație specială;

(h) orice constrângeri specifice legate de respectarea articolului 3d 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;

(i) rolul unui factor de corecție în funcție de carbon în tranziția către mobilitatea cu emisii zero în sectorul vehiculelor grele;

(j) rolul unei metodologii de înregistrare a vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO_2, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică;

(k) dacă crearea de noi subgrupuri de vehicule pentru camioanele utilizate în combinații ultragrele a condus la creșterea nejustificată a puterii nominale a motorului;

(l) posibilitatea de a elabora o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor despre emisiile de CO_2 generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor grele noi care sunt introduse pe piața Uniunii;

(m) opțiunile de a lua în considerare vehiculele grele cu emisii zero, care au fost vehicule grele convenționale deja înmatriculate anterior și au fost modernizate, în scopul evaluării conformității în temeiul prezentului regulament.

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

(2) Comisia evaluează rolul combustibililor durabili din surse regenerabile în tranziția către neutralitatea climatică, inclusiv în sectorul vehiculelor grele. Separat de reexaminarea menționată la alineatul (1) și ca parte a unei strategii mai ample pentru implementarea unor astfel de combustibili, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la 31 decembrie 2025, un raport conținând o analiză cuprinzătoare a necesității de a stimula în continuare utilizarea biocombustibililor avansați și a biogazului și a combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică în sectorul vehiculelor grele și cadrul adecvat de măsuri, inclusiv stimulente financiare, pentru a realiza implementarea respectivă. Pe baza analizei respective, Comisia prezintă, după caz, propuneri legislative suplimentare sau recomandări statelor membre."

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 3d alineatul (3), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13d alineatul (2), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatele (1), (2) și (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 26 iunie 2024.";

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

„Delegarea de competențe menționată la articolul 3d alineatul (3), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13d alineatul (2), articolul 13f alineatul (2) și la articolul 14 alineatele (1), (2) și (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.";

(c) la alineatul (6), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Un act delegat adoptat în temeiul articolului 3d alineatul (3), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2) sau al articolului 14 alineatele (1), (2) și (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții."

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

21. Textul prevăzut în anexa II la prezentul regulament se adaugă ca anexele III, IV, V și VI la Regulamentul (UE) 2019/1242.

Articolul 2

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/858

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

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 33 se înlocuiește cu următorul text:

„33. «semi-remorcă» înseamnă o remorcă la care axa sau axele se află în spatele centrului de greutate al vehiculului (când acesta este încărcat uniform) și care este prevăzută cu un dispozitiv de prindere care permite forțelor orizontale și verticale să fie transmise vehiculului tractor;";

(b) se adaugă următorul punct:

„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) proiectarea și construcția elementelor constituente esențiale care formează sistemul de propulsie și de stocare a energiei în cazul remorcilor electrice;".

Articolul 3

Abrogarea Regulamentului (UE) 2018/956

Regulamentul (UE) 2018/956 se abrogă de la 1 iulie 2024.

Trimiterile la Regulamentul (UE) 2018/956 se interpretează ca trimiteri la Regulamentul (UE) 2019/1242 și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa VI la Regulamentul (EU) 2019/1242, astfel cum este prevăzută în anexa II la prezentul regulament.

Articolul 4

Dispoziții tranzitorii

În pofida articolului 3, în ceea ce privește perioadele de raportare anterioare datei de 1 iulie 2024, Regulamentul (UE) 2019/1242, astfel cum se aplică la 30 iunie 2024, și Regulamentul (UE) 2018/956, astfel cum se aplică la 30 iunie 2024, se aplică în continuare.

Articolul 5

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 2024.

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

Adoptat la Bruxelles, 14 mai 2024.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
R. METSOLA	H. LAHBIB

ANEXA I

Anexele I și II la Regulamentul (UE) 2019/1242 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

Media emisiilor specifice de CO_2, obiectivele privind emisiile specifice de CO_2 și emisiile suplimentare de CO_2

1. Subgrupuri de vehicule

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

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

Grupul de vehicule în temeiul anexei I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Tipul cabinei	Puterea motorului	Autonomia operațională (AO)	Subgrupul de vehicule (*sg*) atribuit în sensul prezentului regulament (*)	
				Vehicule, altele decât vehiculele de uz specific	Vehicule de uz specific
53 și vehicule grele cu emisii zero din grupul 51	Toate			53	53v
54 și vehicule grele cu emisii zero din grupul 52	Toate			54	—
1s	Toate			1s	1sv
1	Toate			1	1v
2	Toate			2	2v
3	Toate			3	3v

Grupul de vehicule în temeiul anexei I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Tipul cabinei	Puterea motorului	Autonomia operațională (AO)	Subgrupul de vehicule (*sg*) atribuit în sensul prezentului regulament (*)	
				Vehicule, altele decât vehiculele de uz specific	Vehicule de uz specific
4	Toate	<170 kW	Toate	4-UD	4v
	Cabină de zi	≥170 kW	Toate	4-RD	
	Cabină cu cușetă	≥ 170 kW și < 265 kW			
	Cabină cu cușetă	≥265 kW	< 350 km		
	Cabină cu cușetă	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Cabină de zi	Toate	Toate	9-RD	9v
	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km		
	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	9-LH	
5	Cabină de zi	Toate	Toate	5-RD	5v
	Cabină cu cușetă	< 265 kW			
	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km		
	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Grupul de vehicule în temeiul anexei I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Tipul cabinei	Puterea motorului	Autonomia operațională (AO)	Subgrupul de vehicule (*sg*) atribuit în sensul prezentului regulament (*)	
				Vehicule, altele decât vehiculele de uz specific	Vehicule de uz specific
10	Cabină de zi	Toate	Toate	10-RD	10v
	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km		
	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	10-LH	
11	Toate			11	11v
12	Toate			12	12v
16	Toate			16	16v

(*) Pentru a calcula cotele vehiculelor și media emisiilor specifice de CO_2 ale producătorilor în perioadele de raportare ale anilor dintre 2030 și 2034 în conformitate cu punctele 2.4 și, respectiv, 2.7, vehiculele de uz specific cu emisii zero din categoria N se încadrează după cum urmează:

Vehicule de uz specific cu emisii zero din subgrupul de vehicule	Încadrate în subgrupul de vehicule
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Vehicule de uz specific cu emisii zero din subgrupul de vehicule	Încadrate în subgrupul de vehicule
11v	11
12v	12
16v	16

«Cabină cu cușetă» înseamnă un tip de cabină, raportat în temeiul articolelor 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 de vehicule 4-UD, însă nu sunt disponibile date privind emisiile de CO_2, exprimate în g/km, pentru profilurile de operare UDL sau UDR definite la punctul 1.4, vehiculul greu nou este încadrat în subgrupul de vehicule 4-RD.

«Autonomia operațională» înseamnă distanța pe care un vehicul greu 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 grele din categoria M, subgrupul de vehicule *sg* se definește după cum urmează:

Grupul de vehicule în temeiul anexei I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Subgrupul de vehicule (*sg*) încadrat 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

Grupul de vehicule în temeiul anexei I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Subgrupul de vehicule (*sg*) încadrat în sensul prezentului regulament
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, 39c	39-FE

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

Grupurile de vehicule definite în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362	Subgrupul de vehicule (*sg*) încadrat în sensul prezentului regulament
Toate grupurile cu unul, două, trei axe prevăzute în tabelul 1	La fel ca în coloana «grup de vehicule» din tabelele din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.
Toate grupurile cu două sau trei 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 sau 31;
	Tractor	Viteza maximă nu depășește 79 km/h

1.3. În sensul prezentului regulament, autonomiile operaționale sunt stabilite după cum urmează:

Tehnologia de propulsie	Autonomia operațională (AO)
Vehicule grele care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preiau energie doar de la un dispozitiv de stocare a energiei electrice sau a puterii	AO = 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	AO > 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 pasageri urban greu, sarcină mică
HPR	Transport de pasageri urban greu, sarcină reprezentativă

UPL	Transport de pasageri urban, sarcină mică
UPR	Transport de pasageri urban, sarcină reprezentativă
SPL	Transport de pasageri suburban, sarcină mică
SPR	Transport de pasageri suburban, sarcină reprezentativă
IPL	Transport de pasageri interurban, sarcină mică
IPR	Transport de pasageri interurban, sarcină reprezentativă
CPL	Autocar, transport de pasageri, sarcină mică
CPR	Autocar, transport de pasageri, sarcină reprezentativă

2. Calculul mediei emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător

2.1. Calculul emisiilor specifice de CO_2 ale unui vehicul greu nou

Emisiile specifice de CO_2, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou *v* încadrat în subgrupul de vehicule *sg* sau ale vehiculului primar al acestuia se calculează după cum urmează:

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

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

unde:

$\sum_{mp}$ reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare *mp* indicate la punctul 1.4;

sg reprezintă subgrupul de vehicule în care a fost încadrat vehiculul greu nou *v* în conformitate cu punctul 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 CO_2, exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp*, raportate în temeiul articolelor 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 (podeaua joasă/înaltă și numărul de niveluri) aplicabilă subgrupului său *sg*, raportate în temeiul articolelor 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;

Pentru autovehiculele grele 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 grele 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, 53v	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, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	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

Subgrupul de vehicule (*sg*) (*)	Profilul de operare (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	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 grele 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

Subgrupul de vehicule (*sg*) (*)	Profilul de operare (*mp*) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
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 grele 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

Subgrupul de vehicule (*sg*) (*)	Profilul de operare (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
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 CO_2 generate de toate vehiculele grele noi dintr-un subgrup de vehicule ale unui producător

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, media emisiilor specifice de CO_2, $avgCO2_{sg}$, generate de toate vehiculele grele noi din subgrupul de vehicule *sg* sau ale vehiculelor primare ale acestora, după caz, se calculează după cum urmează:

2.2.1. Pentru vehiculele grele din categoriile N și O:

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

2.2.2. Pentru vehiculele grele din categoria M complete sau completate:

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

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

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

unde:

$\sum_v$ reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi ale producătorului din subgrupul *sg*, sub rezerva 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 de vehicule *sg*;

Vpv_{sg} numărul de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule *sg* pentru care, în temeiul articolului 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 grele din subgrupul de vehicule *sg*, determinată în conformitate cu punctul 2.5;

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

2.3. Calculul factorului de emisii zero și de emisii reduse 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 reduse ale vehiculelor (ZLEV) menționat la articolul 5 se calculează după cum urmează:

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

unde:

V_{all} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupurile de vehicule *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 de vehicule *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 reduse;

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 reduse din subgrupurile de vehicule *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 *v* cu emisii zero sau emisii reduse, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

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

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele cu emisii zero din categoria N care nu fac parte din subgrupurile de vehicule 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 reduse ale vehiculelor (ZLEV) menționat la articolul 5 se calculează după cum urmează:

ZLEV = 1 – (y – x) cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1 sau mai mică decât 0,97, când factorul ZLEV se stabilește la 1, 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 reduse și cu emisii zero din subgrupurile de vehicule *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 *v* cu emisii zero sau emisii reduse, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

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

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

V_{total} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate din categoria N 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 reduse

Pragul de emisii reduse LET *sg* pentru subgrupul de vehicule *sg* se definește după cum urmează:

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

unde:

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

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

2.4. Calculul cotelor de vehicule grele

Pentru fiecare producător și fiecare perioadă de raportare, cota de vehicule grele noi dintr-un subgrup de vehicule, $share_{sg}$, 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 de vehicule, 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 de vehicule *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, 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 de vehicule *sg*;

Vpv_{sg} numărul de vehicule grele noi din subgrupul de vehicule *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;

V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul de vehicule *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 greu din categoria N sau O încadrat în subgrupul de vehicule *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 greu din categoria M încadrat în subgrupul de vehicule *sg* se calculează după cum urmează:

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

unde:

Σ_{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 grele din categoriile N și O încadrate în subgrupul de vehicule *sg* pentru profilul de operare *mp*, specificată la punctele 2.5.1 și 2.5.3;

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

2.5.1. Vehicule grele din categoria N.

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

<table>
<tr><th rowspan="2">Subgrupul de vehicule sg (*)</th><th colspan="14">Profilul de operare mp (**)</th></tr>
<tr><th>RDL</th><th>RDR</th><th>LHL</th><th>LHR</th><th>UDL</th><th>UDR</th><th>REL</th><th>RER</th><th>LEL</th><th>LER</th><th>MUL</th><th>MUR</th><th>COL</th><th>COR</th></tr>
<tr><td>53</td><td colspan="2" rowspan="11">Determinată la punctul 3.1.1</td><td colspan="2" rowspan="8">Nu se aplică</td><td colspan="2" rowspan="11">Determinată la punctul 3.1.1</td><td colspan="8" rowspan="11">Nu se aplică</td></tr>
<tr><td>53v</td></tr>
<tr><td>54</td></tr>
<tr><td>1s</td></tr>
<tr><td>1sv</td></tr>
<tr><td>1</td></tr>
<tr><td>1v</td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2" rowspan="2">Determinată la punctul 3.1.1</td></tr>
<tr><td>2v</td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2" rowspan="2">Nu se aplică</td></tr>
<tr><td>3v</td></tr>
<tr><td>4-UD</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>1,9</td><td>14</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>0,6</td><td>3,0</td><td>0,9</td><td>4,4</td></tr>
<tr><td>4-RD</td></tr>
<tr><td>4-LH</td></tr>
<tr><td>4v</td></tr>
<tr><td>5-RD</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>2,6</td><td>19,3</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>nu se aplică</td><td>nu se aplică</td><td>2,6</td><td>12,9</td></tr>
<tr><td>5-LH</td></tr>
<tr><td>5v</td></tr>
</table>

Subgrupul de vehicule *sg* (*)	Profilul de operare *mp* (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
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
11v														
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
12v														
16	Nu se aplică												2,6	12,9
16v														

(*) 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 grele 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 de vehicule *sg* și profilul de operare *mp* se determină în conformitate cu punctul 3.1.1.

2.5.3. Vehicule grele 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 de vehicule *sg* este definit ca produsul dintre kilometrajul anual specificat la punctul 2.6.1 și valoarea sarcinii utile și numărul de pasageri pentru respectivul subgrup de vehicule 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 de vehicule 5-LH, și se calculează după cum urmează:

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

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

unde:

AM_{sg} reprezintă kilometrajul anual specificat la punctele 2.6.1, 2.6.2 și 2.6.3 pentru vehiculele grele din respectivul subgrup de vehicule;

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

PL_{sg} este determinat 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 de vehicule 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, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	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

Subgrupul de vehicule (*sg*) (*)	Kilometraj anual AM_{sg} (în km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) A se vedea definițiile de la punctul 1.1.

2.6.2. Kilometraje anuale pentru vehiculele grele 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

Subgrupul de vehicule (*sg*) (*)	Kilometraj anual AM_{sg} (în km)
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 grele 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 CO_2 ale producătorilor, menționată la articolul 4

Pentru fiecare producător, media emisiilor specifice de CO_2 se calculează după cum urmează:

2.7.1. Pentru perioadele de raportare ale anilor 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 de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO_2 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 de vehicule *sg* în conformitate cu punctul 3.2.

3.1.1. Pentru fiecare vehicul, subgrupul 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:

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

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

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

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

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

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}}$$ (pentru vehiculele grele 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 CO_2 $rCO2_{sg}$ menționat la articolul 3 se calculează după cum urmează:

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

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

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

unde:

Σ_v reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi din subgrupul de vehicule *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 de vehicule *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 de vehicule *sg*, determinată în conformitate cu punctul 2.5;

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

$PL_{v,mp}$ reprezintă sarcina utilă a vehiculului greu *v* pentru profilul de operare *mp*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$PN_{v,mp}$ reprezintă numărul de pasageri al vehiculului greu *v* pentru profilul de operare *mp*, determinat pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$PM_{v,mp}$ reprezintă masa pasagerilor vehiculului greu *v* pentru profilul de operare *mp*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$maxPL_v$	reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului greu *v*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;
$maxPN_v$	reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil al vehiculului greu *v*, determinat pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;
CV_v	reprezintă volumul de mărfuri al vehiculului greu *v*, determinat pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b.

3.2. Perioadele de referință aplicabile subgrupurilor de vehicule

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

Subgrupul de vehicule *sg*	Perioada de raportare, aplicabilă ca perioadă de referință, a anului
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 de vehicule *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 CO_2 $avgCO2_{sg}$ și $avgCO2p_{sg}$ menționate la punctul 2.2 și nivelurile de referință ale emisiilor de CO_2 $rCO2_{sg}$ și $rCO2p_{sg}$ menționate la punctul 3.1.2 se stabilesc la «0» pentru toți producătorii din subgrupul de vehicule *sg* în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO_2 în conformitate cu punctul 2.7 și a obiectivelor privind emisiile specifice de CO_2 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 de vehicule *sg* este de cel puțin 50.

Pentru a obține nivelurile de referință ale emisiilor de CO_2 $rCO2_{sg}$ și $rCO2p_{sg}$ în scopul calculării obiectivului privind emisiile specifice de CO_2 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 de vehicule *sg* în conformitate cu punctul 3.2.

Valorile rezultate se împart apoi la

— factorul pentru obiectiv $RET_{sg,Y}$, definit la punctul 5.1.1, pentru obținerea nivelului de referință al emisiilor de CO_2 $rCO2_{sg}$,

— factorul pentru obiectiv $RETp_{sg,Y}$, definit la punctul 5.1.1, pentru obținerea nivelului de referință al emisiilor de CO_2 $rCO2p_{sg}$.

4. Calculul obiectivului privind emisiile specifice de CO_2 al unui producător, menționat la articolul 6

4.1. Obiectivele privind emisiile specifice de CO_2

Pentru fiecare producător, se calculează următorul obiectiv privind emisiile specifice de CO_2 *T* 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:

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

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

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

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

unde:

$\sum_{sg}$ reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor de vehicule incluse în calculul obiectivului privind emisiile specifice de CO_2 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 de vehicule *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 de vehicule *sg*, menționat la punctul 4.3;

$zevM_{sg}$ reprezintă mandatul privind vehiculele grele cu emisii zero aplicabil în respectiva perioadă de raportare vehiculelor grele din subgrupul de vehicule *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 CO_2 și al obiectivelor privind emisiile specifice de CO_2 ale producătorilor

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

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2 în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2 în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și articolul 3a alineatul (3)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de pasageri care intră sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2 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 pasageri care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele grele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3d (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. Totuși, în perioadele de raportare ale anilor anteriori anului 2035 nu se includ subgrupurile de vehicule de uz specific.	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 CO_2 și mandatele privind vehiculele grele cu emisii zero

4.3.1. Următoarele obiective de reducere a emisiilor de CO_2 rf_{sg} și rfp_{sg} în temeiul articolului 3a se aplică vehiculelor grele din subgrupul de vehicule *sg* pentru diferite perioade de raportare:

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 rf_{sg} și rfp_{sg}					
Subgrupuri de vehicule *sg*		Perioadele de raportare ale 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 6x4	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 %
Vehicule de uz specific	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	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	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 rf_{sg} și rfp_{sg}					
Subgrupuri de vehicule *sg*		Perioadele de raportare ale anilor			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Începând cu 2040
Semiremorci 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %	Pentru perioadele de raportare dinainte de 2025, toate obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 rf_{sg} și rfp_{sg} se stabilesc la 0.

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

Mandatele privind vehiculele grele cu emisii zero $zevM_{sg}$					
Subgrupuri de vehicule *sg*		Perioadele 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	90 %	100 %	100 %

5. Creditele și debitele de emisii menționate la articolul 7

5.1. Traiectoriile de reducere a emisiilor de CO_2

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:

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

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

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

unde:

lY, uY reprezintă valorile pentru anul cel mai apropiat și anul cel mai îndepărtat din setul {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} pentru subgrupurile de vehicule indicate în coloana X = 2025 din tabelul de la punctul 4.2,

din setul {rY, 2030, 2035, 2040} pentru toate celelalte subgrupuri de vehicule *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 de vehicule *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 de vehicule *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 grele 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 de reducere a emisiilor de CO_2.

5.1.2. Traiectoriile de reducere a emisiilor de CO_2

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 CO_2:

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

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

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

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 CO_2:

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

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 CO_2:

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

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

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

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

unde:

$\sum_{sg}$ reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor de vehicule incluse în calculul traiectoriei de reducere a emisiilor de CO_2 în conformitate cu punctul 4.2;

$share_{sg}$ reprezintă cota de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul de vehicule *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 de vehicule *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.

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)* au valoarea cea mai mare (creditele de emisii și debitele de emisii nu pot fi negative) dintre valoarea 0 și următoarele valori:

	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 reducere a emisiilor de CO_2 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 de CO_2 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 de reducere a emisiilor specifice de CO_2 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 ≥ 2030;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0{,}05 \times V(M)_Y$ pentru perioadele de raportare ale anului Y ≥ 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 CO_2 *CO2(X)* în conformitate cu punctul 4.2 *(X = 2025, NO, M)*.

5.4. Creditele de emisii anticipate

Debitele de emisii obținute pentru perioada de raportare a anului 2025 se reduc cu o sumă corespunzătoare creditelor de emisii obținute înainte de respectiva 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 perioadelor de raportare ale anilor Y între 2019 și 2024;

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

$cCO2(NO)_Y$ reprezintă creditele de emisii pentru perioada de raportare a anului Y, determinate în conformitate cu punctul 5.2.

6. Determinarea emisiilor suplimentare de CO_2 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 CO_2 specifice categoriei de vehicule $exeCO2(X)_Y$, dacă este pozitivă, se calculează după cum urmează (X = NO, M).

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:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) -$$

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

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

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

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

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

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

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Pentru perioada de raportare a anului 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Pentru perioadele de raportare ale anilor Y > 2040:

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

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

În cazul în care calculele anterioare au ca rezultat o valoare negativă a $exeCO2(X)_Y$, aceasta se stabilește la 0.

unde:

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ 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);

$ccCO2(X)_{I,Y}$ reprezintă creditele de emisii pentru perioada de raportare a anului I corectate în ceea ce privește partea care a expirat după 7 ani, determinate în conformitate cu punctul 6.1 (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 CO_2 din perioada de raportare a anului Y, menționate la articolul 8 alineatul (2), se calculează după cum urmează:

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

6.1. Determinarea $ccCO2(X)_{Y,I}$

$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I$ pentru Y ≤ I + 7;

$ccCO2(X)_{I,Y} = min(cCO2(X)_I;$

$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y})$ pentru Y > I + 7.”

2. Anexa II se înlocuiește cu următorul text:

„*ANEXA II*

Procedurile de ajustare menționate la articolul 11

1. Ajustarea nivelului de referință al emisiilor de CO_2 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 CO_2 menționat la punctul 3.1.2 din anexa I.

În acest scop, emisiile de CO_2, 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 grele reprezentative *r* pentru subgrupul de vehicule *sg*;

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

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

$CO2(RP)_{v,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu *v*, exprimate în g/km, determinate pentru profilul de operare *mp* și pe baza datelor de monitorizare din perioada de referință;

$CO2(RP)_{r,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu 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;

$CO2_{r,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu reprezentativ *r*, determinate pentru profilul de operare *mp* în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, în temeiul modificărilor menționate la articolul 11 alineatul (2) litera (a) din prezentul regulament;

$CO2p(RP)_{v,mp}$ 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;

$CO2p(RP)_{r,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului primar al vehiculului greu 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;

$CO2p_{r,mp}$ reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului primar al vehiculului greu reprezentativ *r*, determinate pentru profilul de operare *mp* în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare, în temeiul modificărilor menționate la articolul 11 alineatul (2) litera (a) din prezentul regulament.

Emisiile specifice de CO_2 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 grele reprezentative se definesc în conformitate cu metodologia menționată la articolul 11 alineatul (3).

2. Aplicarea nivelului de referință ajustat al emisiilor de CO_2 în temeiul articolului 11 alineatul (2)

În cazul în care, în perioada de raportare a anului Y, emisiile specifice de CO_2 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 CO_2 rCO_{sg} pentru subgrupul de vehicule *sg* utilizat la punctele 4 și 5.1 din anexa I se calculează după cum urmează:

$$rCO2_{sg} = \sum_{,i} V_{sg,i}/V_{sg} \; x \; rCO2_{sg,,i}$$

unde:

$\sum_{,i}$ reprezintă suma corespunzătoare

— pentru i = 0: procedurii nemodificate de determinare a emisiilor de CO_2, pentru care se aplică nivelul de referință inițial al emisiilor de CO_2, fără ajustări, și

— pentru i ≥ 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 CO_2 au fost determinate ținând seama de modificarea *i*;

$rCO2_{sg,i}$ reprezintă:

— pentru i = 0: nivelul de referință neajustat al emisiilor de CO_2

— pentru i ≥ 1: nivelul de referință al emisiilor de CO_2 pentru subgrupul de vehicule *sg*, determinat ținând seama de modificarea *i*."

ANEXA II

„ANEXA III

Normalizarea emisiilor specifice de CO_2 ale vehiculelor grele noi, menționate la articolul 4

1. Normalizarea emisiilor specifice de CO_2

Pentru efectuarea calculului de la punctul 2.1 din anexa I, valorile emisiilor de CO_2 $CO2_{v,mp}$ ale vehiculelor grele se normalizează după cum urmează:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

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

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

Valorile emisiilor de $CO2p_{v,mp}$ ale vehiculelor primare sunt normalizate în conformitate cu aceeași metodologie, utilizând parametrii pentru vehiculele primare.

unde:

$CO2_{v,mp}$ reprezintă emisiile normalizate de CO_2 ale vehiculului greu *v*, determinate pentru un profil de operare *mp*, care trebuie luate în considerare la efectuarea calculului de la punctul 2.1 din anexa I;

$reportCO2_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO_2, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp* și raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ se determină în conformitate cu punctul 3;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ se determină în conformitate cu punctul 4;

$PL_{v,mp}$ reprezintă sarcina utilă a vehiculului greu *v* pentru profilul de operare *mp*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$PL_{sg,mp}$ reprezintă sarcina utilă pentru subgrupul de vehicule *sg* și profilul de operare *mp*, menționată la punctul 2.5 din anexa I;

$PM_{v,mp}$ reprezintă masa pasagerilor vehiculului greu *v* pentru profilul de operare *mp*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$PM_{sg,mp}$ reprezintă masa pasagerilor pentru subgrupul de vehicule *sg* și profilul de operare *mp*, menționată la punctul 2.5 din anexa I;

cCW_v reprezintă corecția masei fără sarcină a vehiculului greu *v* aplicată în conformitate cu punctul 2.

2. Normalizarea masei fără sarcină

Întrucât utilitatea de transport a unui vehicul greu 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 CO_2, se aplică următoarea corecție a masei fără sarcină a unui vehicul greu *v* din subgrupul de vehicule *sg* în scopul normalizării emisiilor sale specifice de CO_2 în conformitate cu punctul 1:

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

$cCWv = 0$ pentru vehiculele grele din categoria O;

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

unde:

a_{sg} reprezintă un coeficient liniar determinat în conformitate cu punctul 2.1 pentru perioada de raportare din anul în care a fost înmatriculat vehiculului greu *v*;

$maxPL_v$ reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului greu *v*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$maxPN_v$ reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil al vehiculului greu *v*, determinat pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 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 grele din categoria N) și $maxPN_v$ (vehicule grele din categoria M), luând în considerare toate vehiculele grele nou înmatriculate *v* din subgrupul de vehicule *sg*:

$CWv \approx a_{sg}\ maxPL_v + b_{sg}$ pentru vehiculele grele din categoria N;

$CW_v \approx a_{sg}\ maxPN_v + b_{sg}$ pentru vehiculele grele din categoria M;

unde:

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

$maxPL_v$ reprezintă sarcina utilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului greu *v*, determinată pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

$maxPN_v$ reprezintă numărul maxim de pasageri tehnic admisibil al vehiculului greu *v*, determinat pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b.

3. Modificarea emisiilor de CO_2 ca urmare a modificării masei totale a vehiculului

Modificarea *ex post* a emisiilor de CO_2 ale unui vehicul greu *v* care trebuie determinate pentru un profil de operare *mp* ca urmare a unei modificări *ex post* a masei totale atribuite vehiculului greu pentru determinarea emisiilor de CO_2 se definește prin următoarea aproximare liniară:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m\ (CO2_{v,r} - CO2_{v,l})\ /\ (Mr - Ml)$$

unde:

m reprezintă modificarea masei totale atribuite vehiculului greu *v* pentru determinarea emisiilor sale de CO_2;

$CO2_{v,r}$ reprezintă emisiile de CO_2 ale vehiculului greu *v*, exprimate în g/km, fără modificarea masei, determinate pentru același profil de operare *mp*, condiții de încărcare reprezentative;

$CO2_{v,l}$ reprezintă emisiile de CO_2 ale vehiculului greu *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 grele din categoria O aparținând aceluiași subgrup de vehicule au volume de mărfuri diferite. Întrucât utilitatea de transport a unui vehicul greu crește odată cu volumul de mărfuri, dar, din motive tehnice, această creștere implică, de asemenea, creșterea emisiilor de CO_2, se aplică următoarea corecție a emisiilor de CO_2 ale unui vehicul greu *v* din subgrupul de vehicule *sg*:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp}\ (CV_{sg} - CV_v)$$

unde:

$a_{sg,mp}$ reprezintă un coeficient liniar determinat în conformitate cu punctul 4.1 pentru perioada de raportare din anul în care a fost înmatriculat vehiculului greu *v*;

CV_v reprezintă volumul de mărfuri al vehiculului greu *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 grele din categoriile N și M, corecția emisiilor de CO_2 $\Delta CO2cv_{v,mp}$ 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 [$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] și cele ale CV_v, luând în considerare toate vehiculele grele nou înmatriculate *v* din subgrupul *sg*:

$$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

unde:

CV_v reprezintă volumul de mărfuri al vehiculului greu *v*, determinat pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b;

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

ANEXA IV

Norme privind datele care trebuie monitorizate și raportate, în temeiul articolelor 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 alineatul (1) 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 greu 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 ([1]);

(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) MMTA, astfel cum este 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 grele înmatriculate până la 30 iunie 2025, statele membre pot raporta numai primele 8 caractere ale hash-ului criptografic;

(l) emisiile specifice de CO_2 specificate la rubrica 49.5 din certificatul de conformitate;

(m) sarcina utilă medie specificată la rubrica 49.6 din certificatul de conformitate;

(n) data de înmatriculare;

(o) MMTA a combinației pentru un vehicul greu din categoria N3 utilizat într-o combinație ultragrea menționată la articolul 3 punctul 25, 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 grele omologate în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/858, informația că vehiculul greu 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 grele înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, 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 și că îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 3a alineatul (5) din prezentul regulament. Pentru toate vehiculele grele, 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, indiferent de derogările naționale aplicabile în temeiul articolului 45 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858.

([1]) 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 din prezentul regulament, fiecare raportor raportează următoarele date referitoare la vehiculele grele pentru care este obligat să prezinte evidențele producătorului (MRF) sau un dosar cu informații privind vehiculul (VIF) în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.

Pentru vehiculele grele 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 greu să fie exceptat de la îndeplinirea obligațiilor prevăzute la articolul 3a.

Categorii de vehicule/subgrupuri de vehicule	Raportori			
	Producătorul vehiculului primar ([1])	Producătorul vehiculului provizoriu ([2])	Producătorul vehiculului ([3]) ([6])	Serviciu tehnic desemnat ([8])
N / toate	Nu se aplică	Nu se aplică	— MRF ([4]) — Informații suplimentare (*)	Nu se aplică
M / toate	— VIF ([5]) — MRF ([4]) — Informații suplimentare (*) despre vehiculul primar	Nu se aplică	— VIF ([5]) — MRF ([4]) — Informații suplimentare (*) despre vehiculul complet sau completat	Nu se aplică
O / toate	Nu se aplică	Nu se aplică	— MRF ([7]) — Informații suplimentare (*)	— MRF ([7]) — Informații suplimentare (*)

([1]) Articolul 3 punctul 29 din Regulamentul (UE) 2017/2400.
([2]) Articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2017/2400.
([3]) Articolul 3 punctul 4a din Regulamentul (UE) 2017/2400.
([4]) Evidențele producătorului (MRF), articolul 3 punctul 23 din Regulamentul (UE) 2017/2400.
([5]) Dosarul cu informații privind vehiculul (VIF1), articolul 3 punctul 25 din Regulamentul (UE) 2017/2400.
([6]) Articolul 2 punctul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.
([7]) Evidențele producătorului (MRF), articolul 2 punctul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.
([8]) Articolul 8 alineatele (6) și (7) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.
(*) Informații suplimentare:

Nr.	Parametru de monitorizare	Sursa	Categorii de vehicule cărora li se aplică parametrul de monitorizare
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;

Nr.	Parametru de monitorizare	Sursa	Categorii de vehicule cărora li se aplică parametrul de monitorizare
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 CO_2 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 al Comisiei [2], după caz	Categoria N; Categoria M: doar vehiculul primar;

[2] Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1).

Nr.	Parametru de monitorizare	Sursa	Categorii de vehicule cărora li se aplică parametrul de monitorizare
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 CO_2 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 grele 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 grele 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 operare 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 [m^2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Interval	Valoarea CdxA [m²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
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

ANEXA V

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 Agenția Europeană de Mediu.

Punctul de contact comunică Comisiei și Agenției Europene de Mediu 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 raportează, 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 Comisiei ([1]), 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 Agenția Europeană de Mediu.

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

Notificările se transmit la adresele menționate la punctul 1.1.

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 Agenția Europeană de Mediu.

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

3. PRELUCRAREA DATELOR

3.1. Agenția Europeană de Mediu 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;

([1]) 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).

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 operare 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, acesta notifică erorile fără întârziere Comisiei și Agenției Europene de Mediu, prin trimiterea unui raport de notificare a erorilor către Agenția Europene de Mediu și a unui e-mail la adresele menționate la punctul 1.1.

3.4. Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, verifică erorile notificate și, după caz, corectează datele din registru.

3.5. Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, 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	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”