

Bruxelles, le 3.7.2018
COM(2018) 284 final/2

ANNEXES 1 to 2

CORRIGENDUM

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

Concerns all language versions.

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

The text shall read as follows:

ANNEXES

de la

proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil

**établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les
nouveaux véhicules lourds**

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

ANNEXE I

Calcul des émissions spécifiques moyennes, de l'objectif d'émission spécifique moyen et des émissions excédentaires

1. SOUS-GROUPES DE VEHICULES

Chaque nouveau véhicule lourd est attribué à un des sous-groupes définis dans le tableau 1 conformément aux conditions qui y sont énoncées.

Tableau 1 – Sous-groupes de véhicules (sg)

Véhicules lourds	Type de cabine	Puissance du moteur	Sous-groupe de véhicules (sg)
Porteurs avec configuration d'essieux 4x2 et masse maximale en charge techniquement admissible > 16 tonnes	Tous	<170 kW	4-UD
	Cabine sans couchette	≥ 170 kW	4-RD
	Cabine avec couchette	≥ 170 kW et <265 kW	
	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	4-LH
Porteurs avec configuration d'essieux 6x2	Cabine sans couchette	Tous	9-RD
	Cabine avec couchette		9-LH
Tracteurs avec configuration d'essieux 4x2 et masse maximale en charge techniquement admissible > 16 tonnes	Cabine sans couchette	Tous	5-RD
	Cabine avec couchette	< 265 kW	
	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	5-LH
Tracteurs avec configuration d'essieux 6x2	Cabine sans couchette	Tous	10-RD
	Cabine avec couchette		10-LH

Par «cabine avec couchette», on entend un type de cabine qui possède, derrière le siège du conducteur, un compartiment destiné à être utilisé pour dormir, tel que communiqué

conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds].

Par «cabine sans couchette», on entend un type de cabine qui n'est pas une cabine avec couchette.

Si un nouveau véhicule lourd ne peut pas être attribué à un sous-groupe de véhicules parce que les informations sur le type de cabine ou la puissance du moteur ne sont pas disponibles, il est attribué au sous-groupe LH (longue distance) correspondant à son type de châssis (porteur ou tracteur) et à sa configuration d'essieux (4x2 ou 6x2).

Lorsqu'un nouveau véhicule lourd est attribué au sous-groupe 4-UD mais que les données sur ses émissions de CO₂ en g/km ne sont pas disponibles pour les profils de missions UDL ou UDR tels que définis dans le tableau 2 du point 2.1, ce nouveau véhicule lourd est attribué au sous-groupe 4-RD.

2. CALCUL DES EMISSIONS SPECIFIQUES MOYENNES D'UN CONSTRUCTEUR

2.1. Calcul des émissions de CO₂ spécifiques d'un nouveau véhicule lourd

Les émissions spécifiques en g/km (CO_{2v}) d'un nouveau véhicule lourd *v*, attribué à un sous-groupe *sg*, sont calculées au moyen de la formule suivante:

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

où

$\sum mp$ est la sommation sur l'ensemble des profils de missions *mp* énumérés dans le tableau 2;

sg est le sous-groupe auquel le nouveau véhicule lourd *v* a été attribué conformément à la section 1 de la présente annexe;

$W_{sg,mp}$ est la pondération des profils de missions spécifiée dans le tableau 2;

$CO_{2v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ en g/km d'un nouveau véhicule lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* et communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds].

Les émissions de CO₂ spécifiques d'un véhicule lourd à émission nulle sont fixées à 0 g CO₂/km.

Les émissions de CO₂ spécifiques d'un véhicule professionnel sont la moyenne des émissions de CO₂ in g/km communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds].

Tableau 2 - Pondérations des profils de missions ($W_{sg,mp}$)

Sous-groupe de véhicules (<i>sg</i>)	Profil de missions ¹ (<i>mp</i>)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0

4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Définitions des profils de missions

RDL	Trajets régionaux, charge utile faible
RDR	Trajets régionaux, charge utile représentative
LHL	Longue distance, charge utile faible
LHR	Longue distance, charge utile représentative
UDL	Trajets urbains, charge utile faible
UDR	Trajets urbains, charge utile représentative
REL	Trajets régionaux (EMS), charge utile faible
RER	Trajets régionaux (EMS), charge utile représentative
LEL	Longue distance (EMS), charge utile faible
LER	Longue distance (EMS), charge utile représentative

2.2. Émissions de CO₂ spécifiques moyennes de tous les nouveaux véhicules lourds d'un sous-groupe pour un constructeur

Pour chaque constructeur et chaque année civile, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm ($avgCO2_{sg}$) de tous les nouveaux véhicules lourds d'un sous-groupe sg sont calculées comme suit:

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

où

$\sum v$	est la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).
$CO2_v$	correspond aux émissions de CO_2 spécifiques d'un nouveau véhicule lourd v déterminées conformément au point 2.1;
V_{sg}	est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a);
PL_{sg}	est la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe sg , telle que déterminée au point 2.5.

2.3. Calcul du facteur d'émission nulle et de faibles émissions visé à l'article 5

Pour chaque constructeur et chaque année civile, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé de la manière suivante:

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

où:

V	est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).
V_{conv}	est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a) et à l'exclusion des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
V_{zlev}	est la somme de V_{in} et de V_{out} ,
où	
V_{in}	$= \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v / 350))$ $\sum_v \square$ étant la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions présentant les caractéristiques indiquées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d);
$CO2_v$	correspond aux émissions de CO_2 spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1.
V_{out}	est le nombre total des véhicules lourds à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, multiplié par 2, et avec un maximum de 1,5 % de V_{conv} .

2.4. Calcul de la part de véhicules d'un sous-groupe d'un constructeur

Pour chaque constructeur et chaque année civil, la part de nouveaux véhicules lourds d'un sous-groupe $share_{sg}$ est calculée de la manière suivante:

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

où

V_{sg} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans un sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a);

V est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

2.5. Calcul des valeurs de charge utile moyenne de tous les véhicules d'un sous-groupe

La valeur de charge utile moyenne PL_{sg} d'un véhicule dans un sous-groupe sg est calculée de la manière suivante:

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

où

$\sum_{mp}$ est la sommation sur l'ensemble des profils de missions mp

$W_{sg,mp}$ est la pondération des profils de missions spécifiée dans le tableau 2, sous le point 2.1

$PL_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile attribuée aux véhicules du sous-groupe sg pour le profil de missions mp , comme spécifié dans le tableau 3.

Tableau 3 - Valeurs de charge utile $PL_{sg, mp}$ (en tonnes)

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

¹ Voir les définitions des profils de missions sous le tableau 2 du point 2.1.

2.6. Calcul du facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile

Le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile (MPW_{sg}) d'un sous-groupe sg est défini comme le produit du kilométrage annuel spécifié dans le tableau 4 et de la valeur de charge utile par sous-groupe spécifiée dans le tableau 3 du point 2.5, normalisé à la valeur correspondante pour le sous-groupe 5-LH; il est calculé de la manière suivante:

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

où

AM_{sg} est le kilométrage annuel spécifié dans le tableau 4 pour les véhicules faisant partie du sous-groupe concerné

AM_{5-LH} est le kilométrage annuel spécifié pour le sous-groupe 5-LH dans le tableau 4

PL_{sg} est la valeur déterminée au point 2.5

PL_{5-LH} est la valeur de charge utile moyenne pour le sous-groupe 5-LH telle que déterminée au point 2.5

Tableau 4 - Kilométrages annuels

Sous-groupe de véhicules sg	Kilométrage annuel AM_{sg}
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm d'un constructeur visées à l'article 4

Pour chaque constructeur et chaque année civile, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm (CO₂) sont calculées de la manière suivante:

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

où

$\sum_{sg}$ est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;

$ZLEV$ est la valeur déterminée au point 2.3

$share_{sg}$ est la valeur déterminée au point 2.4

MPW_{sg} est la valeur déterminée au point 2.6

$avgCO2_{sg}$ est la valeur déterminée au point 2.2

3. CALCUL DES EMISSIONS DE CO₂ DE REFERENCE VISEES A L'ARTICLE 1^{ER}

Les émissions de CO₂ de référence ($rCO2_{sg}$) sont calculées pour chaque sous-groupe sg sur la base de l'ensemble des nouveaux véhicules lourds de l'ensemble des constructeurs pour l'année 2019, de la manière suivante:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{rV_{sg} \times PL_{sg}}$$

où

- $\sum_v$ est la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds immatriculés au cours de l'année 2019 dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément au deuxième alinéa de l'article 1^{er};
- $CO2_v$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule v telles que déterminées conformément au point 2.1, ajustées le cas échéant conformément à l'annexe II;
- rV_{sg} est le nombre total des nouveaux véhicules lourds immatriculés au cours de l'année 2019 dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément au deuxième alinéa de l'article 1^{er};
- PL_{sg} est la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe sg , telle que déterminée au point 2.5.

4. CALCUL DE L'OBJECTIF D'EMISSIONS SPECIFIQUES D'UN CONSTRUCTEUR VISE A L'ARTICLE 6

Pour chaque constructeur et chaque année civile, à partir de 2025, l'objectif d'émissions spécifiques T est calculé de la manière suivante:

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

où

- $\sum_{sg}$ est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;
- $share_{sg}$ est la valeur déterminée au point 4 de la section 2;
- MPW_{sg} est la valeur déterminée au point 6 de la section 2;
- rf est l'objectif de réduction des émissions de CO₂ (en %) tel que spécifié à l'article 1^{er}, points a) et b), pour l'année civile spécifique;
- $rCO2_{sg}$ est la valeur déterminée dans la section 3.

5. CREDITS ET DETTES D'EMISSION VISES A L'ARTICLE 7

5.1. Calcul de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ pour les crédits d'émission

Pour chaque constructeur et chaque année civile Y de la période 2019 à 2029, une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ (ET_Y) est définie de la manière suivante:

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

où

$\sum_{sg} (...)$ est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;

$share_{sg}$ est la valeur déterminée au point 4 de la section 2;

MPW_{sg} est la valeur déterminée au point 6 de la section 2;

$rCO2_{sg}$ est la valeur déterminée dans la section 3;

où

pour les années civiles Y de 2019 à 2025:

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

et pour les années civiles Y de 2026 à 2030:

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

rf_{2025} et rf_{2030} sont les objectifs de réduction des émissions de CO₂ (en %) pour 2025 et 2030, tels que spécifiés à l'article 1^{er}, points a) et b), respectivement.

5.2. Calcul des crédits et dettes d'émission pour chaque année civile

Pour chaque constructeur et chaque année civile Y de la période 2019 à 2029, les crédits d'émission ($cCO2_Y$) et les dettes d'émission ($dCO2_Y$) sont calculées de la manière suivante:

Si $CO2_Y < ET_Y$:

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

$$dCO2_Y = 0$$

Si $CO2_Y > T_Y$ pour les années 2025 à 2029:

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

$$cCO2_Y = 0$$

Dans tous les autres cas, $dCO2_Y$ et $cCO2_Y$ sont fixés à 0.

où

ET_Y est la trajectoire d'émission du constructeur au cours de l'année civile Y, déterminée conformément au point 5.1;

$CO2_Y$ correspond aux émissions spécifiques moyennes au cours de l'année civile Y, déterminées conformément au point 2.7;

T_Y est l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur pour l'année civile Y, déterminées conformément à la section 4;

V_Y est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur au cours de l'année civile Y, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

5.3. Limite de dette d'émission

Pour chaque constructeur, la limite de dette d'émission ($limCO2$) est définie de la manière suivante:

$$limCO2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

où

T_{2025} est l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur pour 2025, déterminé conformément à la section 4;

V_{2025} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur en 2025, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

5.4. Crédits d'émission acquis avant l'année 2025

Les dettes d'émission acquises en 2025 sont diminuées d'un montant ($redCO2$) correspondant aux crédits d'émission acquis avant 2025, qui est déterminé pour chaque constructeur de la manière suivante:

$$redCO2 = \min(dCO2_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2_Y)$$

où

$\min$ est le minimum des deux valeurs indiquées entre les parenthèses;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la sommation sur les années civiles 2019 à 2024;

$dCO2_{2025}$ correspond aux dettes d'émission pour 2025, telles que déterminées conformément au point 5.2;

$cCO2_Y$ correspond aux crédits d'émission pour l'année civile Y, tels que déterminés conformément au point 5.2.

6. DETERMINATION DES EMISSIONS EXCEDENTAIRES D'UN CONSTRUCTEUR VISEES A L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 2

Pour chaque constructeur et chaque année civile à partir de 2025, la valeur des émissions excédentaires ($exeCO2_Y$) est déterminée de la manière suivante, si la valeur est positive:

Pour l'année 2025

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

Pour les années Y de 2026 à 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_I - redCO2 - limCO2$$

Pour l'année 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{2028} exeCO2_I - redCO2$$

Pour les années 2030 et suivantes

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

où

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ est la sommation sur les années civiles 2019 à 2025;

$\sum_{l=2025}^Y$	est la sommation sur les années civiles 2025 à Y;
$\sum_{j=2025}^{Y-1}$	est la sommation sur les années civiles 2025 à (Y-1);
$\sum_{j=2025}^{2028}$	est la sommation sur les années civiles 2025 à 2028;
$\sum_{l=2025}^{2029}$	est la sommation sur les années civiles 2025 à 2029;
$dCO2_Y$	correspond aux dettes d'émission pour l'année civile Y, telles que déterminées conformément au point 5.2;
$cCO2_Y$	correspond aux crédits d'émission pour l'année civile Y, tels que déterminés conformément au point 5.2;
$limCO2$	est la limite de dette d'émission telle que déterminée conformément au point 5.3;
$redCO2$	est la réduction des dettes d'émission de l'année 2025, telle que déterminée conformément au point 5.4.

Dans tous les autres cas, la valeur des émissions excédentaires $exeCO2_Y$ est fixée à 0.

ANNEXE II

Procédures d'ajustement

1. FACTEURS D'AJUSTEMENT DE LA CHARGE UTILE VISES A L'ARTICLE 12, PARAGRAPHE 1, POINT C)

Sous réserve des dispositions énoncées à l'article 10, paragraphe 2, point a), aux fins du calcul des émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* visé dans le tableau 2 au point 2.1 de l'annexe I sont ajustées de la manière suivante:

$$CO2_{v,mp} = CO2(2019)_{v,mp} \times (1 + PLa_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(2019)_{sg,mp}))$$

où

sg est le sous-groupe auquel le véhicule *v* appartient;

$CO2(2019)_{v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule *v* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* et basées sur les données de surveillance de 2019 communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds];

$PL(2019)_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile, qui a été attribuée aux véhicules du sous-groupe *sg* sur le profil de missions *mp* pour l'année civile 2019, conformément au tableau 3 du point 2.5 de l'annexe I, aux fins d'établir les données de surveillance de 2019 communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds];

$PL_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile attribuée aux véhicules du sous-groupe *sg* sur le profil de missions *mp* pour l'année civile à partir de laquelle les changements visés à l'article 12, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les nouveaux véhicules lourds, conformément au tableau 3 du point 2.5 de l'annexe I;

$PLa_{sg,mp}$ est le facteur d'ajustement de la charge utile défini dans le tableau 5.

Tableau 5 - Facteurs d'ajustement de la charge utile $PLa_{sg,mp}$

$PLa_{sg,mp}$ (en 1/tonnes)		Profils de missions mp¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Sous- groupes de véhicules <i>sg</i>	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					

	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0 021	0 016	0 016	0 022
	10-LH					

¹ Voir les définitions des profils de missions au point 1 de la section 2 de l'annexe 1.

2. FACTEURS D AJUSTEMENT VISES A L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 2, POINT B)

Sous réserve des dispositions énoncées à l'article 10, paragraphe 2, point b), aux fins du calcul des émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* visées au point 2.1 de l'annexe I sont ajustées de la manière suivante:

$$CO2_{v,mp} = CO2(2019)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(2019)_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp})$$

où

$\sum_r$ est la sommation sur l'ensemble des véhicules représentatifs *r* du sous-groupe *sg*;

sg est le sous-groupe auquel le véhicule *v* appartient;

$s_{r,sg}$ est la pondération statistique du véhicule représentatif *r* dans le sous-groupe *sg*;

$CO2(2019)_{v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule *v* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* et basées sur les données de surveillance de 2019 communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds];

$CO2(2019)_{r,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule représentatif *r* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* conformément au présent règlement dans sa version applicable en 2019;

$CO2_{r,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule représentatif *r*, telles que déterminées conformément au présent règlement pour l'année civile à partir de laquelle les changements visés à l'article 12, paragraphe 2, prennent effet pour tous les nouveaux véhicules lourds.

Le véhicule représentatif est défini conformément à la méthodologie visée à l'article 12, paragraphe 2.