



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.
COM(2018) 284 final

ANNEXES 1 to 2

MELLÉKLETEK

a következőhöz:

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátási előírásainak meghatározásáról

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

I. MELLÉKLET

Az átlagos fajlagos kibocsátás, az átlagos fajlagos kibocsátási célérték és a többletkibocsátás kiszámítása

1. JÁRMŰALCSOPORTOK

Minden új nehézgépjárművet az 1. táblázatban meghatározott egyik alcsoportba kell sorolni az abban meghatározott kritériumok alapján.

1. táblázat – Járműalcsoportok

Nehézgépjárművek	Vezetőfülke-típus	Motorteljesítmény	Járműalcsoport (sg)
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terheltelegű merev tehergépkocsik	Összes	< 170 kW	4-UD
	Nappali vezetőfülke	≥ 170 kW	4-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 170 kW és < 265 kW	
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW	4-LH
6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik	Nappali vezetőfülke	Összes	9-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke		9-LH
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terheltelegű nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes	5-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke	< 265 kW	
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW	5-LH
6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes	10-RD
	Hálólhelyes vezetőfülke		10-LH

„Hálólhelyes vezetőfülke”: olyan vezetőfülke-típus, amely a vezetőülés mögött alvásra szánt hellyel rendelkezik az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] értelmében végzett bejelentés alapján.

„Nappali vezetőfülke”: olyan típusú vezetőfülke, amely nem hálólhelyes vezetőfülke.

Ha a vezetőfülke típusára vagy a motorteljesítményre vonatkozó információk hiányának következtében egy új nehézgépjármű nem sorolható egyik járműalcsoportba sem, akkor az alváztypusának (merev tehergépkocsi vagy nyerges vontató) és a tengelykiosztásának (4 x 2 vagy 6 x 2) megfelelő távolsági (LH) alcsoportba kell sorolni.

Ha egy új nehézgépjárművet a 4-UD alcsoportba sorolnak, azonban a 2. szakasz 2. táblázatában meghatározott UDL vagy UDR célprofilokat illetően nem állnak rendelkezésre a CO₂-kibocsátásra vonatkozó, g/km-ben kifejezett adatok, akkor az új nehézgépjárművet a 4-RD alcsoportba kell sorolni.

2. AZ EGYES GYÁRTÓK ÁTLAGOS FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSÁNAK KISZÁMÍTÁSA

2.1. Egy új nehézgépjármű fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámítása

Az *sg* alcsoportba sorolt új *v* nehézgépjármű g/km (CO_{2v}) értékben kifejezett fajlagos kibocsátását az alábbi képlet segítségével kell kiszámítani:

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

Ahol:

$\sum mp$ a 2. táblázatban felsorolt minden *mp* célprofilba tartozó járművek összege;

sg az az alcsoport, amelybe az új *v* nehézgépjárművet e melléklet 1. szakasza alapján sorolták;

$W_{sg,mp}$ a célprofil 2. táblázatban megjelölt súlyozása;

$CO2_{v,mp}$ az új *v* nehézgépjármű *mp* célprofilhoz meghatározott és az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] szerint bejelentett, g/km-ben kifejezett CO₂-kibocsátása

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását 0 g CO₂/km-ben kell meghatározni.

A különleges felépítményű gépjárművek fajlagos CO₂-kibocsátását az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] értelmében, g/km-ben bejelentett CO₂-kibocsátás átlagában kell meghatározni.

2. táblázat – A célprofilok súlyai ($W_{sg,mp}$)

Járműalcsoport (<i>sg</i>)	Célprofil 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

¹A célprofilok meghatározásai

RDL	Regionális szállítás, alacsony hasznos terhelés
RDR	Regionális szállítás, reprezentatív hasznos terhelés
LHL	Távolsági, alacsony hasznos terhelés
LHR	Távolsági, reprezentatív hasznos terhelés
UDL	Városi szállítás, alacsony hasznos terhelés
UDR	Városi szállítás, reprezentatív hasznos terhelés
REL	Regionális szállítás (EMS), alacsony hasznos terhelés
RER	Regionális szállítás (EMS), reprezentatív hasznos terhelés
LEL	Távolsági (EMS), alacsony hasznos terhelés
LER	Távolsági (EMS), reprezentatív hasznos terhelés

2.2. Egy gyártó adott alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása

Minden gyártó esetében és minden naptári évre ki kell számítani az adott *sg* alcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátását (*avgCO_{2sg}*) az alábbi képlet segítségével:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

Ahol:

$\sum v$ a gyártó *sg* alcsoportba tartozó összes új nehézgépjárművének összege, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával;

$CO2_v$	egy új v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott fajlagos CO_2 -kibocsátása;
V_{sg}	a gyártó sg alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával;
PL_{sg}	az sg alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése.

2.3. Az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező kiszámítása

Minden gyártó esetében és minden naptári évre ki kell számítani az 5. cikkben említett kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényező (ZLEV) értékét az alábbi képlet segítségével:

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

Ahol:

V a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

V_{conv} a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával, valamint az összes kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjármű kizárásával;

V_{zlev} a V_{in} és a V_{out} összege,

Ahol:

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

a $\sum_v$ a 2. cikk (1) bekezdésének a)–d) pontjában meghatározott jellemzőkkel rendelkező összes kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású új nehézgépjármű összege;

$CO2_v$ egy kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású v nehézgépjármű 2.1. pont szerint meghatározott, g/km-ben kifejezett fajlagos CO_2 -kibocsátása.

V_{out} a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kategóriákba tartozó kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes száma, megszorozva kettővel, amely legfeljebb a V_{conv} 1,5 %-a lehet.

2.4. A gyártó járművei által az egyes alcsoportokban képviselt részarány kiszámítása

Az alábbi képlet segítségével minden gyártó esetében és minden naptári évre ki kell számítani, hogy az új nehézgépjárművek mekkora részaránya tartozik egy adott $share_{sg}$ alcsoportba:

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

Ahol:

V_{sg} a gyártó sg alcsoportba tartozó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával;

V a gyártó új nehézgépjárműveinek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

2.5. Az egyes alcsoportokba tartozó összes jármű átlagos hasznos terhelésének kiszámítása

Egy sg alcsoportba tartozó jármű PL_{sg} átlagos hasznos terhelését az alábbiak szerint kell kiszámítani:

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

Ahol:

Σ_{mp} az összes mp célprofilba tartozó járművek összege

$W_{sg,mp}$ a célprofil 2.1. pont 2. táblázatában meghatározott súlyozása

$PL_{sg,mp}$ az sg alcsoportba tartozó járműveknél a 3. táblázatban az mp , as célprofilhoz hozzárendelt hasznos terhelés.

3. táblázat – $PL_{sg, mp}$ hasznos terhelések (tonnában)

Járműalcsoport (sg)	Célprofil 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 A célprofilok meghatározását lásd az 1. pont 2. táblázata alatt

2.6. A futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényező kiszámítása

Egy sg alcsoport futásteljesítmény és hasznos terhelés szerinti súlyozó tényezője (MPW_{sg}) a 4. táblázatban szereplő éves futásteljesítmény és a 2.5. pont 3. táblázatában szereplő alcsoportonkénti hasznos terhelés szorzata az 5-LH alcsoport vonatkozó értékéhez normalizálva, és kiszámítása az alábbiak szerint történik:

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

Ahol:

AM_{sg} az adott alcsoportba tartozó járművek 4. táblázatban meghatározott éves futásteljesítménye

AM_{5-LH} az 5-LH alcsoport 4. táblázatban meghatározott éves futásteljesítménye

PL_{sg} a 2.5. pontban meghatározott érték

PL_{5-LH} az 5-LH alcsoport 2.5. pont 3. táblázatában meghatározott hasznos terhelése

4. táblázat – Éves futásteljesítmények

Jármű- alcsoport (sg)	Éves futásteljesítmény (AM _{sg}) (km-ben)
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. A gyártó 4. cikkben említett, g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátásának kiszámítása

Minden gyártó esetében és minden naptári évre ki kell számítani a g/tkm-ben kifejezett átlagos fajlagos CO₂-kibocsátást (CO_2) az alábbi képlet segítségével:

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

Ahol:

$\sum_{sg}$ az összes alcsoportba tartozó járművek összege;

$ZLEV$ a 2.3. pontban meghatározott érték

$share_{sg}$ a 2.4. pontban meghatározott érték

MPW_{sg} a 2.6. pontban meghatározott érték

$avgCO_{2sg}$ a 2.2. pontban meghatározott érték

3. AZ 1. CIKKBEN EMLÍTETT CO₂-REFERENCIAKIBOCSÁTÁS KISZÁMÍTÁSA

Az összes gyártó 2019. évi összes új nehézgépjárműve alapján minden egyes sg alcsoport esetében ki kell számítani a CO₂-referenciakibocsátást (rCO_{2sg}) az alábbi képlet segítségével:

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

Ahol:

$\sum_v$ a 2019-ben nyilvántartásba vett és sg alcsoportba tartozó összes új nehézgépjármű összege, az összes különleges felépítményű gépjármű 1. cikk második albekezdése szerinti kizárásával;

$CO2_v$	a v jármű 2.1. pont szerint meghatározott, adott esetben a II. melléklet szerint kiigazított fajlagos CO_2 -kibocsátása;
rV_{sg}	a 2019-ben nyilvántartásba vett és sg alcsoportba tartozó új nehézgépjárművek száma, az összes különleges felépítményű gépjármű 1. cikk második albekezdése szerinti kizárásával;
PL_{sg}	az sg alcsoportba tartozó járművek 2.5. pont szerint meghatározott átlagos hasznos terhelése.

4. A GYÁRTÓ 6. CIKKBEN EMLÍTETT FAJLAGOS KIBOCSÁTÁSI CÉLÉRTÉKÉNEK KISZÁMÍTÁSA

2025-től minden gyártó esetében és minden naptári évre ki kell számítani a T fajlagos kibocsátási célértéket az alábbi képlet segítségével:

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

Ahol:

$\sum_{sg}$	az összes alcsoportba tartozó járművek összege;
$share_{sg}$	a 2. szakasz 4. pontjában meghatározott érték;
MPW_{sg}	a 2. szakasz 6. pontjában meghatározott érték;
rf	az adott naptári évre az 1. cikk a) és b) pontjában meghatározott CO_2 -csökkentési célérték (%-ban);
$rCO2_{sg}$	a 3. szakaszban meghatározott érték.

5. A 7. CIKKBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSI EGYSÉGEK ÉS TARTOZÁSOK

5.1. A kibocsátási egységek CO_2 -csökkentési pályájának kiszámítása

Minden gyártó esetében, valamint a 2019 és 2029 közötti időszak minden Y naptári évre egy CO_2 -kibocsátási pályát (ET_Y) kell meghatározni az alábbiak szerint:

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

Ahol:

$\sum_{sg} (...)$	az összes alcsoportba tartozó járművek összege;
$share_{sg}$	a 2. szakasz 4. pontjában meghatározott érték;
MPW_{sg}	a 2. szakasz 6. pontjában meghatározott érték;
$rCO2_{sg}$	a 3. szakaszban meghatározott érték;

Ahol:

a 2019 és 2025 közötti Y naptári évek esetében:

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

és a 2026 és 2030 közötti Y naptári évek esetében:

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

Az rf_{2025} és az rf_{2030} az 1. cikk a), illetve b) pontjában meghatározott CO_2 -csökkentési célértékek (%-ban) a 2025-ös, illetve a 2030-as évre.

5.2. A kibocsátási egységek és tartozások kiszámítása minden egyes naptári évre

Minden gyártó esetében, valamint a 2019 és 2029 közötti időszak minden Y naptári évre ki kell számolni a kibocsátási egységeket ($cCO2_Y$) és a kibocsátási tartozásokat ($dCO2_Y$) az alábbiak szerint:

Ha $CO2_Y < ET_Y$:

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

$$dCO2_Y = 0$$

Ha $CO2_Y > T_Y$ a 2025 és 2029 közötti évekre:

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

$$cCO2_Y = 0$$

Minden egyéb esetben a $dCO2_Y$ és a $cCO2_Y$ értéke 0.

Ahol:

ET_Y	a gyártó 5.1. pont szerint meghatározott kibocsátási pályája az Y naptári évre;
$CO2_Y$	a 2.7. pont szerint meghatározott átlagos fajlagos kibocsátás az Y naptári évben;
T_Y	a gyártó 4. szakasz szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéke az Y naptári évre;
V_Y	a gyártó új nehézgépjárműveinek száma az Y naptári évben, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

5.3. Kibocsátási tartozásküszöb

Minden egyes gyártó esetében meg kell határozni a kibocsátási tartozásküszöböt ($limCO2$) az alábbiak szerint:

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

Ahol:

T_{2025}	a gyártó 4. szakasz szerint meghatározott fajlagos kibocsátási célértéke a 2025-ös évre;
V_{2025}	a gyártó új nehézgépjárműveinek száma 2025-ben, az összes különleges felépítményű gépjármű 4. cikk a) pontja szerinti kizárásával.

5.4. 2025 előtt szerzett kibocsátási egységek

A 2025-ben felhalmozott kibocsátási tartozásból ki kell vonni a 2025 előtt szerzett kibocsátási egységeknek megfelelő összeget ($redCO2$), amelyet minden gyártó esetében az alábbiak szerint kell meghatározni:

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

Ahol:

min a zárójelben található két érték minimuma;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ a 2019 és 2024 közötti naptári évek összege;
 $dCO2_{2025}$ az 5.2. pont szerint meghatározott 2025-ös kibocsátási tartozások;
 $cCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási egységek az Y naptári évre.

6. A GYÁRTÓ 8. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT TÖBBLETKIBOCSÁTÁSÁNAK MEGHATÁROZÁSA

2025-től az alábbiak szerint minden gyártó esetében és minden naptári évre meg kell határozni a többletkibocsátást ($exeCO2_Y$), ha az érték pozitív:

A 2025-ös év esetében

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

A 2026 és 2028 közötti Y évek esetében

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

A 2029-es év esetében

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

A 2030-as és azt követő Y évek esetében

$$exeCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

Ahol:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ a 2019 és 2025 közötti naptári évek összege;
 $\sum_{I=2025}^Y$ a 2025 és Y közötti naptári évek összege;
 $\sum_{J=2025}^{Y-1}$ a 2025 és (Y – 1) közötti naptári évek összege;
 $\sum_{J=2025}^{2028}$ a 2025 és 2028 közötti naptári évek összege;
 $\sum_{I=2025}^{2029}$ a 2025 és 2029 közötti naptári évek összege;
 $dCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozások az Y naptári évre.
 $cCO2_Y$ az 5.2. pont szerint meghatározott kibocsátási egységek az Y naptári évre;
 $limCO2$ az 5.3. pont szerint meghatározott kibocsátási tartozásküszöb;
 $redCO2$ a kibocsátási tartozások 5.4. pont szerint meghatározott csökkentése a 2025-ös évre.

Minden egyéb esetben az $exeCO2_Y$ többletkibocsátás értéke 0.

II. MELLÉKLET

Kiigazítási eljárások

1. A 12. CIKK (1) BEKEZDÉSÉNEK C) PONTJÁBAN EMLÍTETT, A HASZNOS TERHELÉSRE VONATKOZÓ KORREKCIÓS TÉNYEZŐK

A 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában szereplő feltételek teljesülése esetén az 1. cikkben említett CO₂-referenciakibocsátás kiszámításának céljából egy *v* nehézgépjármű g/km-ben kifejezett és az I. melléklet 2.1. pontjának 2. táblázatában említett egyik *mp* célprofilra meghatározott CO₂-kibocsátását az alábbiak szerint kell kiigazítani:

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

Ahol:

<i>sg</i>	az az alcsoport, amelybe a <i>v</i> jármű tartozik;
<i>CO₂(2019)_{v,mp}</i>	a <i>v</i> jármű g/km-ben kifejezett, <i>mp</i> célprofilra meghatározott és az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] szerint bejelentett 2019-es ellenőrző adatokon alapuló fajlagos CO ₂ -kibocsátása;
<i>PL_{(2019)sg, mp}</i>	a hasznos terhelés értéke, amelyet az I. melléklet 2.5. pontjában található 3. táblázatnak megfelelően a 2019-es naptári évben és az <i>mp</i> célprofil szerint az <i>sg</i> alcsoportba tartozó járművekhez rendelt az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] szerint bejelentett 2019-es ellenőrző adatok létrehozása érdekében;
<i>PL_{sg, mp}</i>	a hasznos terhelés értéke, amelyet az I. melléklet 2.5. pontjában található 3. táblázatnak megfelelően az <i>mp</i> célprofil szerint az <i>sg</i> alcsoportba tartozó járművekhez rendelt abban a naptári évben, amikor a 12. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett változások minden új nehézgépjárműre vonatkozóan hatályba lépnek;
<i>PL_{sg,mp}</i>	az 5. táblázatban meghatározott, a hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényező.

5. táblázat – A hasznos terhelésre vonatkozó korrekciós tényezők (*PL_{sg, mp}*)

PL_{sg,mp} (1/tonnában)		Célprofilok (<i>mp</i>)¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Jármű- al-	4- UD	0,026	Nem alkalmazandó	0,015	Nem alkalmazandó	0,026
	4- RD					
	4- LH					
	5-	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022

csoportok (sg)	RD					
	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 A célprofilok meghatározását lásd az I. melléklet 2. szakaszának 1. pontjában.

2. A 10. CIKK (2) BEKEZDÉSÉNEK B) PONTJÁBAN EMLÍTETT KORREKCIÓS TÉNYEZŐK

A 10. cikk (2) bekezdésének b) pontjában szereplő feltételek teljesülése esetén az 1. cikkben említett CO₂-referenciakibocsátás kiszámításának céljából egy *v* nehézgépjármű g/km-ben kifejezett és az I. melléklet 2.1. pontjában említett egyik *mp* célprofilra meghatározott CO₂-kibocsátását az alábbiak szerint kell kiigazítani:

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

Ahol:

$\sum_r$ az *sg* alcsoport összes reprezentatív *r* járművének összege;

sg az az alcsoport, amelybe a *v* jármű tartozik;

$s_{r,sg}$ az *sg* alcsoport reprezentatív *r* járművének statisztikai súlya;

$CO2(2019)_{v,mp}$ a *v* jármű g/km-ben kifejezett, *mp* célprofilra meghatározott és az (EU) .../2018 rendelet [nehézgépjárművek nyomon követése és bejelentése] szerint bejelentett 2019-es ellenőrző adatokon alapuló fajlagos CO₂-kibocsátása;

$CO2(2019)_{r,mp}$ a reprezentatív *r* jármű g/km-ben kifejezett és e rendelet 2019-es változata alapján az *mp* célprofilra meghatározott fajlagos CO₂-kibocsátása;

$CO2_{r,mp}$ a reprezentatív *r* jármű fajlagos CO₂-kibocsátása, amelyet e rendelet alapján abban a naptári évben határoznak meg, amikor a 12. cikk (2) bekezdésében említett változások minden új nehézgépjárműre vonatkozóan hatályba lépnek;

A reprezentatív jármű meghatározása a 12. cikk (2) bekezdésében említett módszerrel történik.