

Bruxelles, 22 septembrie 2023
(OR. en)

13084/23

**Dosar interinstituțional:
2022/0365(COD)**

**COMPET 883
MI 754
IND 473
ENER 498
ENV 1004
CONSOM 316
CODEC 1613**

NOTĂ

Sursă:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	12639/23
Nr. doc. Csie:	14598/22 + ADD1-7
Subiect:	Regulament privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) <i>Abordare generală</i>

I. INTRODUCERE

1. La 10 noiembrie 2022, Comisia a transmis Consiliului și Parlamentului European o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009¹.

¹ Doc. 14598/22 + ADD1-7.

2. Proiectul de regulament vizează îmbunătățirea protecției mediului și a sănătății în UE prin stabilirea unor norme și valori-limită mai adecvate, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și mai adaptate exigențelor viitorului pentru emisiile generate de transportul rutier.
3. Propunerea se întemeiază pe articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) (procedură legislativă ordinară).
4. Comitetul Economic și Social European și-a emis avizul la 27 aprilie 2023.
5. În cadrul Parlamentului European, comisia competentă în primul rând este Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI). Dl Alexandr VONDRA (ECR, CZ) a fost numit raportor. Proiectul de raport al Comisiei ENVI a fost publicat la 26 mai 2023. Comisia ENVI nu a votat încă asupra raportului final.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL GRUPURILOR DE PREGĂTIRE ALE CONSILIULUI

6. Examinarea propunerii de către Grupul de lucru pentru armonizare tehnică (autovehicule) a început la 21 noiembrie 2022, în cursul președinției cehe. Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere a fost prezentată și examinată la 21 noiembrie și, respectiv, la 19 decembrie 2022.
7. În timpul președinției suedeze au avut loc șase reuniuni ale grupului de lucru. Președinția a elaborat trei texte de compromis, care au fost examinate la 22 martie, 10 mai și, respectiv, 12 iunie 2023.
8. În cursul președinției spaniole au avut loc două reuniuni ale grupului de lucru, la 11 și 12 iulie 2023, cu scopul de a se ajunge la un acord larg cu privire la chestiunile nesoluționate. Întrucât mai multe dintre aceste chestiuni s-au dovedit polarizante la nivelul grupului de lucru, grupul de lucru a solicitat orientări pentru continuarea lucrărilor în cadrul reuniunii Coreper I din 19 iulie 2023. Ținând seama de rezultatul acestei reuniuni și de observațiile delegațiilor, președinția a elaborat două noi texte de compromis, discutate la nivelul grupului de lucru la 1 și, respectiv, 12 septembrie 2023.

9. Ținând cont de diferite opinii exprimate la 12 septembrie 2023 sau în scris, președinția a prezentat un text de compromis cu caracter foarte sensibil în cadrul reuniunii Coreper I din 20 septembrie 2023. În cadrul acestei reuniuni, delegațiile au solicitat ca textului de compromis al președinției să i se aducă unele modificări. Aceste noi modificări au fost prezentate într-un document de ședință în cadrul reuniunii Coreper I din 22 septembrie 2023.
10. Președinția consideră că textul de compromis care figurează în anexa la prezenta notă reflectă eforturile președinției și ale statelor membre de a găsi un echilibru între diferitele poziții exprimate de delegații.

III. PRINCIPALELE ELEMENTE ALE TEXTULUI DE COMPROMIS

a) Condițiile de efectuare a încercărilor și valorile-limită ale emisiilor pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1

11. Cerințele privind încercările aplicabile vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 au reprezentat un aspect important în cadrul discuțiilor grupului de lucru. Mai multe delegații au exprimat rezerve cu privire la dispozițiile propuse, care urmăreau reglementarea mai strictă a condițiilor de efectuare a încercărilor și a unor valori-limită ale emisiilor. Aceste delegații au considerat că relația dintre costurile de investiții și beneficiile de mediu care decurg din dispozițiile propuse ar fi disproporționată.

Pentru a răspunde acestor preocupări, textul de compromis al președinției elimină condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 din tabelul 1 din anexa III și revine la procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) și la încercarea emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE), astfel cum sunt ele definite în normele Euro 6e.

În ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 cu motoare cu ardere internă care figurează în tabelul 1 din anexa I și valorile-limită ale emisiilor evaporative pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 alimentate cu benzină care figurează în tabelul 3 din anexa I, noul text de compromis revine la valorile Euro 6. Valorile-limită ale emisiilor asociate cu realimentarea din tabelul 3 din anexa I sunt eliminate.

b) Condițiile de efectuare a încercărilor și valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃

12. Dispozițiile propuse privind condițiile de efectuare a încercărilor și valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ au fost plasate de o serie de delegații în centrul discuțiilor ca importanță. Acestea și-au exprimat îngrijorarea cu privire la capacitatea substanțială de dezvoltare și investițiile substanțiale de care ar fi nevoie în plus față de cele deja dedicate electrificării și cu privire la beneficiile generale care ar urma să fie obținute de pe urma abordării propuse.

Pentru a reflecta aceste preocupări, tabelul 2 din anexa III este eliminat din textul de compromis al președinției. În esență, textul de compromis al președinției revine la condițiile de efectuare a încercărilor pentru Euro 6.

În ceea ce privește emisiile de gaze de eșapament provenite de la vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ echipate cu motoare cu ardere internă și de la motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule, noul text de compromis elimină valoarea-limită a emisiilor de formaldehidă (HCHO) din lista propusă de valori-limită ale emisiilor din tabelul 2 din anexa I. În raport cu Euro 6, acesta conține valori-limită mai stricte pentru emisiile măsurate în laborator și pe șosea decât cele stabilite în Euro 6.

c) Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare și valorile-limită ale ratei de abraziune a pneurilor

13. Uniunea Europeană este parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații. Prin urmare, Euro 7 ar trebui aliniat la regulamentele ONU și la modificările aduse regulamentelor ONU. Întrucât lucrările CEE-ONU privind procedurile de încercare relevante referitoare în special la emisiile de particule la frânare și la emisiile aferente abraziunii pneurilor nu au fost încă finalizate, textul de compromis al președinției clarifică, la articolul 15 alineatul (2), modul în care ar trebui realizată această aliniere.

Acest alineat conține, de asemenea, o derogare care permite stabilirea unor valori-limită ale ratei de abraziune a pneurilor în cazul în care nu apare nicio propunere de regulament ONU sau de modificare a unui regulament ONU privind pneurile din clasa C₁.

d) Cerințe de raportare

14. Textul de compromis al președinției introduce la articolul 18 noi dispoziții privind cerințele de raportare pentru performanța în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile, abraziunea pneurilor, durabilitatea bateriilor și emisiile de particule de la frânare.

e) Monitorizare la bord (OBM)

15. Delegațiile au discutat, de asemenea, despre monitorizarea la bord (OBM) a emisiilor în orice moment și pe durata de viață a unui vehicul. Unele delegații au considerat că această obligație ar trebui eliminată din proiectul de regulament, argumentând că i) acest lucru ar necesita noi senzori, care fie nu sunt disponibili, fie au o capacitate și o durată de viață limitate, ii) Euro 6 a instituit deja măsuri de succes pentru a asigura conformitatea vehiculelor, cum ar fi sistemul de diagnosticare la bord (OBD), iii) monitorizarea la bord implică anumite riscuri în trafic care trebuie evaluate în mod serios. Alte delegații au considerat că eliminarea OBM ar submina obiectivul de protecție a mediului și a sănătății al noului Regulament Euro 7. Președinția a luat în considerare cu atenție diferitele opinii exprimate și consideră că eliminarea ar putea pune în pericol compromisul general fragil și delicat care stă în prezent la baza textului regulamentului.

Textul de compromis al președinției include o mai bună definiție a OBM și a funcționalităților sale, stabilind în mod explicit că OBM nu poate funcționa în detrimentul siguranței rutiere.

f) Datele de adoptare a actelor de punere în aplicare specifice

16. Majoritatea delegațiilor au solicitat să fie incluse în proiectul de regulament date pentru a indica momentul în care Comisia trebuie să adopte acte de punere în aplicare specifice. Compromisul președinției clarifică, prin adăugarea noilor alineate (7) și (8) la articolul 14, că actele de punere în aplicare enumerate la alineatul (7) pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ trebuie adoptate în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a regulamentului, iar actele de punere în aplicare enumerate la alineatul (8) pentru vehiculele din categoriile M₂, N₂, M₃, N₃ și pentru remorcile din categoriile O₃, O₄ trebuie adoptate în termen de 30 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului.

g) Menținerea noilor date referitoare la „tipul de vehicul” și la „înmatricularea vehiculelor”

17. Astfel cum au solicitat mai multe delegații, textul de compromis al președinției reintroduce o practică consacrată de a avea o diferență de un an între o nouă dată referitoare la „tipul de vehicul” și cea referitoare la „înmatricularea vehiculului”, prin adăugarea unor noi alineate (3a) și (4a) la articolul 10 și prin modificarea în consecință a alineatelor (4) și (5) de la articolul respectiv.

h) Datele de aplicare a noului regulament

18. În cursul discuțiilor de la nivelul grupului de lucru, multe delegații au considerat că termenele de 1 iulie 2025 pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ și de 1 iulie 2027 pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și pentru remorcile din categoriile O₃, O₄, astfel cum au fost propuse de Comisie, sunt prea ambițioase și chiar nerealiste. Textul de compromis al președinției propune noi date de aplicare, respectiv 30 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M₁, N₁ și 42 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului pentru vehiculele noi din categoriile M₁, N₁. Pentru categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și O₃, O₄, noile date de aplicare sunt 48 de luni pentru noile tipuri și 60 de luni pentru vehiculele și remorcile noi.

În cazul sistemelor, al componentelor sau al unităților tehnice separate, s-a stabilit un termen de 30 de luni pentru montarea de noi sisteme, componente sau unități tehnice separate pe vehicule din categoriile M₁ și N₁ omologate în temeiul noului regulament și de 48 de luni pentru noile tipuri respective destinate montării pe vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄ omologate în temeiul noului regulament.

Noul text de compromis introduce, de asemenea, un termen de 48 de luni pentru noile pneuri din clasa C₁ și de 72 de luni pentru noile pneuri din clasele C₂ și C₃. Sunt permise 30 de luni suplimentare pentru punerea la dispoziție pe piață și punerea în circulație a pneurilor deja introduse pe piață.

i) Alinierea datelor de aplicare a normelor Euro 7 cu obiectivul de emisii zero de CO₂ pentru 2030 pentru anumite vehicule din categoriile M₂ și M₃

19. În februarie 2023, Comisia a propus o revizuire a Regulamentului privind standardele de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele. Negocierile cu privire la această propunere sunt în curs. În cazul în care este adoptată, propunerea va introduce obiectivul de emisii zero de CO₂ pentru 2030 pentru anumite vehicule din categoriile M₂ și M₃. Pentru a alinia acest obiectiv cu cerințele în materie de emisii și termenele aplicabile în cazul vehiculelor grele stabilite în textul de compromis al președinției, a fost introdus un nou alineat (5a) la articolul 10 care introduce o derogare pentru anumite vehicule din categoriile M₂ și M₃. Potrivit acestei derogări, acestea ar putea fi introduse pe piață până în 2030, dacă dispun de o omologare de tip privind emisiile Euro 6 valabilă.

IV. CONCLUZIE

20. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul (Competitivitate) este invitat, în cadrul reuniunii sale din 25 septembrie 2023, să convină asupra unei abordări generale cu privire la textul care figurează în anexa la prezenta notă și să mandateze președinția să înceapă negocierile cu Parlamentul European în vederea obținerii unui acord în primă lectură.

2022/0365 (COD)

Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

întrucât:

- (1) Piața internă este o zonă în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului⁴ a introdus un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective.
 - (2) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor, **a motoarelor electrice** și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) ar trebui să rămână armonizate pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, precum și un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății comun în toate statele membre.
 - (3) Prezentul regulament este un act de reglementare separat în sensul procedurii de omologare UE de tip prevăzute în Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858. **Dispozițiile administrative ale Regulamentului (UE) 2018/858, inclusiv cele privind sancțiunile, sunt pe deplin aplicabile prezentului regulament.**
- (3a)** [...] **Prezentul regulament** stabilește dispoziții și cerințe privind emisiile vehiculelor și durabilitatea bateriilor, în timp ce elementele tehnice vor fi stabilite prin acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare și cu asistența unui comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 („procedura comitetului”).

⁴ 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).

- (4) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) sunt stabilite în prezent în două regulamente care se aplică omologării de tip privind emisiile pentru vehiculele ușoare și, respectiv, pentru vehiculele grele, și anume Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro 6”)⁵ și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro VI”)⁶. [...]
- (5) Încorporarea cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 într-un singur regulament ar trebui să asigure coerența internă a sistemului de omologări de tip privind emisiile atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru vehiculele grele, permițând în același timp existența unor valori-limită diferite ale emisiilor pentru astfel de vehicule.
- (6) În plus, valorile-limită actuale ale emisiilor au fost adoptate [...] pentru vehiculele grele în 2009, [...] pe baza tehnologiei disponibile la momentul respectiv. De atunci, tehnologia a avansat, iar nivelul emisiilor atins printr-o combinație de tehnologii actuale este mult mai scăzut decât cel atins cu peste 15 ani în urmă. Acest progres tehnologic ar trebui să se reflecte în valorile-limită ale emisiilor bazate pe tehnologia existentă de ultimă generație și pe cunoștințele în materie de control al poluării și pentru toți poluanții relevanți.

⁵ 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).

⁶ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

- (7) [...] Se realizează o simplificare [...] prin eliminarea [...] încercărilor [...] **care** nu sunt necesare, prin trimiterea la standardele din regulamentele ONU existente, după caz, și prin asigurarea unui set [...] coerent de proceduri și încercări pentru diferitele etape ale omologării de tip privind emisiile.
- (8) Pentru a se asigura că atât emisiile vehiculelor ușoare, cât și cele ale vehiculelor grele sunt limitate în condiții reale, este necesar ca vehiculele să fie supuse încercărilor în condiții reale de utilizare, cu un set minim de restricții, limite și alte cerințe de conducere, și nu numai în laborator.
- (9) [...]
- (10) Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 prevăd obligația ca vehiculele să respecte valorile-limită ale emisiilor pentru o anumită perioadă de timp, care nu mai corespunde duratei de viață medii a vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stabilească cerințe de durabilitate care să reflecte durata de viață medie preconizată a vehiculelor în Uniune.
- (11) [...]

- (12) Alte emisii decât cele de gaze de eşapament constau în particule emise de pneurile şi frânele vehiculelor. Se estimează că emisiile generate de pneuri reprezintă cea mai mare sursă de microplastice pentru mediu. După cum se arată în evaluarea impactului, se preconizează că, până în 2050, alte emisii decât cele de gaze de eşapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eşapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eşapament ar trebui măsurate şi limitate. Comisia ar trebui să pregătească, până la sfârşitul anului 2024, un raport privind abraziunea pneurilor în care să revizuiască metodele de măsurare şi stadiul de dezvoltare al tehnologiei, pentru a propune valori-limită ale abraziunii pneurilor **până cel târziu în decembrie 2025, în cazul în care lucrările privind abraziunea pneurilor desfăşurate în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29) înregistrează întârzieri.**
- (13) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European şi al Consiliului⁷ reglementează indicatorii de schimbare a treptei de viteză (*gear shift indicators* – GSI), al căror scop principal este de a reduce la minimum consumul de combustibil al unui vehicul atunci când un conducător auto urmează indicaţiile acestuia. Cu toate acestea, cerinţele privind emisiile de poluanţi în condiţii reale de utilizare, inclusiv atunci când se urmează GSI, ar trebui abordate în prezentul regulament.

⁷ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European şi al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerinţele pentru omologarea de tip a autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce priveşte siguranţa generală a acestora şi protecţia ocupanţilor vehiculului şi a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European şi al Consiliului şi de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 şi (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European şi ale Consiliului şi a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 şi (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

- (14) Vehiculele cu baterii de tracțiune, inclusiv vehiculele hibride reîncărcabile și vehiculele electrice pe bază de baterii, contribuie la decarbonizarea sectorului transportului rutier. Pentru a câștiga și a spori încrederea consumatorilor în astfel de vehicule, acestea ar trebui să fie performante și durabile. Prin urmare, este important să se solicite ca bateriile de tracțiune să-și păstreze o bună parte din capacitatea inițială după mulți ani de utilizare. Acest lucru este deosebit de important pentru cumpărătorii de vehicule electrice de ocazie, pentru a se asigura că vehiculul va continua să funcționeze conform așteptărilor. Prin urmare, ar trebui să se prevadă obligația ca toate vehiculele care utilizează baterii de tracțiune să fie dotate cu dispozitive de monitorizare a stării de sănătate a bateriei, **inclusiv a stării autonomiei (SOCR) sau a stării energiei (SOCE)**. În plus, ar trebui introduse cerințe minime de performanță pentru durabilitatea bateriilor autoturismelor, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU⁸.
- (15) Intervenția neautorizată asupra vehiculelor pentru a îndepărta sau a dezactiva părți ale sistemelor de control al poluării este o problemă bine-cunoscută. O astfel de practică conduce la emisii necontrolate și ar trebui prevenită. Intervenția neautorizată asupra odometrului duce la afișarea unui kilometraj fals și împiedică controlul corect al vehiculului în circulație. Prin urmare, este extrem de important să se garanteze cea mai înaltă protecție posibilă a acestor sisteme, însoțită de certificate de securitate și de o protecție adecvată împotriva intervențiilor neautorizate, pentru a se asigura că nu pot avea loc astfel de intervenții nici asupra sistemelor de control al poluării, nici asupra odometrului vehiculului.
- (16) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați în prezent pentru a detecta anomaliile privind emisiile și a declanșa reparațiile aferente prin intermediul sistemului de diagnosticare la bord (*on-board diagnostic* – OBD). Cu toate acestea, sistemul OBD utilizat în prezent nu detectează cu precizie sau cu promptitudine defecțiunile și nici nu forțează suficient și prompt efectuarea de reparații. Senzorii utilizați până în prezent pentru OBD pot fi, de asemenea, utilizați pentru a monitoriza și controla în mod continuu comportamentul vehiculelor în ceea ce privește emisiile, prin intermediul unui sistem de monitorizare la bord (*on-board monitoring* – OBM). De asemenea, sistemul OBM îl va avertiza pe utilizator să efectueze reparații la motor sau la sistemele de control al poluării atunci când acestea sunt necesare. Prin urmare, este oportun să se impună instalarea unui astfel de sistem și să se reglementeze cerințele tehnice aferente **într-un mod care să nu afecteze siguranța rutieră**.

⁸ Regulamentul tehnic mondial al Organizației Națiunilor Unite privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor electrice, RTM ONU 22.

- (17) Producătorii pot alege să producă vehicule [...] care includ opțiuni avansate, [...] **cum ar fi** opțiunile de geofencing [...]. Consumatorii și autoritățile naționale ar trebui să poată identifica astfel de vehicule prin intermediul unei documentații adecvate. Prin urmare, ar trebui pus la dispoziție un pașaport de mediu pentru vehicule (*environmental vehicle passport* – EVP).
- (18) În cazul în care Comisia prezintă o propunere de înmatriculare după 2035 a vehiculelor ușoare noi care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ care nu intră în domeniul de aplicare al standardelor pentru vehicule cu emisii de CO₂ și în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică, prezentul regulament va trebui modificat pentru a include posibilitatea omologării de tip a unor astfel de vehicule.
- (19) Emisiile provenite de la vehiculele vândute de producătorii mici constituie o parte nesemnificativă a emisiilor din Uniune. Prin urmare, poate fi permisă o anumită flexibilitate în ceea ce privește unele dintre cerințele pentru astfel de producători. În consecință, producătorii mici ar trebui să poată înlocui anumite încercări care se efectuează în timpul omologării de tip cu declarații de conformitate, în timp ce producătorilor foarte mici ar trebui să li se permită să utilizeze încercări de laborator bazate pe cicluri [...] de conducere în condiții reale.
- (20) Regulamentele (UE) 2019/631⁹ și (UE) 2019/1242¹⁰ ale Parlamentului European și ale Consiliului reglementează performanța medie a parcului de autovehicule în ceea ce privește emisiile de CO₂ ale autovehiculelor noi din Uniune. Procedurile și metodologiile pentru determinarea precisă a emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie **electrică**, a autonomiei electrice și a puterii vehiculelor individuale ar trebui introduse în omologarea de tip privind emisiile, **inclusiv în ceea ce privește actualizarea și dezvoltarea instrumentului de calcul al consumului de energie al vehiculelor (VECTO), pentru a ține mai bine seama, printre altele, de eficiența energetică a combinațiilor de vehicule mai grele.**

⁹ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

¹⁰ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

- (21) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește obligațiile producătorilor ca parte a omologării de tip și a procedurilor, încercărilor și metodologiilor care trebuie aplicate pentru declarația de **conformitate**, controlul conformității producției, verificarea conformității în funcționare și pașaportul de mediu al vehiculului (EVP); opțiunile și desemnările vehiculelor; cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de durabilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și capacitățile de înregistrare și comunicare ale sistemelor OBM, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al inspecțiilor tehnice auto; cerințele și informațiile care trebuie furnizate de producătorii de vehicule [...], **inclusiv vehicule construite în mai multe etape**, precum și procedurile de determinare a valorilor emisiilor de CO₂ **aferente** [...]; elementele tehnice, cerințele administrative și de documentare pentru omologarea de tip privind emisiile, verificări și inspecții și verificări de supraveghere a pieței, precum și obligațiile de raportare, verificarea conformității în funcționare și a conformității producției; metodele și încercările pentru (i) măsurarea emisiilor de gaze de eșapament în **laborator** și pe șosea [...] **și** utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere [...], (ii) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie **electrică**, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, (iii) furnizarea de specificații pentru indicatorul de schimbare a treptei de viteză (GSI), (iv) determinarea impactului remorcilor de tip O₃ și O₄ asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și energie **electrică**, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, (iv-a) măsurarea emisiilor de carter, a emisiilor evaporative, a emisiilor la frânare, (v) evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor, (vi) evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; pragurile de conformitate și cerințele de performanță, precum și (vii) încercările și metodele de asigurare a performanței senzorilor (OBD și OBM); (viii) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate; specificarea și caracteristicile sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a conducătorului auto și evaluarea funcționării corecte a acestora; (ix) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării; (x) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; (xi) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor aprobate în temeiul desemnărilor EURO7 specifice; (xii) [...] **metodele de evaluare a conformității cu** omologarea de tip privind emisiile pentru producătorii mici și foarte mici; (xiii) [...] (xiv) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare; (xv) specificarea combustibililor de referință și (xvi) metodele de evaluare a absenței dispozitivelor de manipulare și a

strategiilor de [...] **manipulare**; (xvii) măsurarea abraziunii pneurilor, precum și (xviii) formatul EVP [...] **și** datele pentru acesta [...]. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹. **Pentru a asigura continuitatea în ceea ce privește anumite obligații legale existente cu privire la metodele de măsurare a emisiilor de poluanți, în cazul tipurilor de vehicule M₁ și N₁, metodele de măsurare a emisiilor de gaze de eșapament și a emisiilor evaporative ar trebui să le reflecte pe cele prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151, mai precis, în cea mai recentă versiune a Regulamentului (UE) 2017/1151 în vigoare la momentul adoptării actului de punere în aplicare.**

- (22) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește condițiile de încercare pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor, frânelor sau pneurilor Euro 7; cerințele de încercare, în special ținând seama de progresul tehnic și de datele colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7; introducerea de opțiuni și desemnări ale vehiculelor bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători, dar și stabilirea unor [...] multiplicatori de durabilitate pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7 și stabilirea de definiții și norme speciale pentru producătorii mici pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ [...] **și** N₃ [...]. 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 legiferare¹². În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

¹¹ 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).

¹² [JO L 123, 12.5.2016, p. 1.](#)

(22a) Uniunea este parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite din 20 martie 1958 privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații. Prezentul regulament ar trebui să fie aliniat la regulamentele ONU sau la modificările aduse regulamentelor ONU, în special în ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare și valorile-limită de abraziune pentru tipurile de pneuri, precum și cerințele minime de performanță a bateriilor.

(22b) Prin urmare, astfel de valori-limită sau cerințe prevăzute într-o propunere de regulament ONU sau într-o propunere de modificare a unui regulament ONU care a fost aprobată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 218 alineatul (9) din TFUE și în Decizia 97/836/CE ar trebui încorporate în prezentul regulament. În consecință, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei.

În cazul în care, până la 31 decembrie 2025, nu există nicio propunere de regulament ONU sau de modificare a unui regulament ONU, Comisia ar trebui să adopte acte delegate care să stabilească valori-limită de abraziune pentru tipurile de pneuri în concordanță cu lucrările desfășurate în cadrul Grupului operativ GRBP/GRPE privind abraziunea pneurilor.

(23) Din motive de claritate, raționalizare și simplificare, întrucât normele referitoare la omologarea de tip privind emisiile a autovehiculelor [...], precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective sunt actualizate și cuprinse în prezentul regulament, Regulamentele (CE) nr. 595/2009 și (CE) nr. 715/2007 existente ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.

23a. Din motive de claritate, rationalizare și simplificare, următoarele acte cu măsuri de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ar trebui abrogate prin prezentul regulament:

- **Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei;**
- **Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei;**
- **Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei;**
- **Regulamentul (UE) 2022/1362 al Comisiei.**

- (24) Ori de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta ar trebui să fie efectuată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului¹³ și cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁴, precum și cu măsurile naționale de punere în aplicare a respectivelor regulamente.
- (25) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale [...] și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin prezentul regulament. **Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată și ar trebui stabilite date de aplicare diferite pentru tipurile noi în raport cu cele existente.** În timp ce, pentru vehiculele ușoare, data aplicării ar trebui să survină de îndată ce acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată cu doi ani, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero va fi mai lungă în cazul vehiculelor grele.

¹³ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

¹⁴ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

(25a) Pentru vehiculele din categoriile M₂ și M₃, pentru care Regulamentul (UE) 2019/1242 stabilește un obiectiv de 100 % privind emisiile zero începând cu perioada de raportare a anului 2030, prezentul regulament ar trebui să prevadă măsuri tranzitorii pentru a se asigura, în cazul acestora, coerența cu obligațiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242, precum și faptul că eforturile de investiții necesare rămân proporționale.

(26) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice pentru omologarea de tip **privind emisiile** a vehiculelor din categoriile M și N și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și privind supravegherea pieței acestor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, în ceea ce privește emisiile, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește cadrul necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I – Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1 **Obiect**

- (1) Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice și dispoziții administrative comune pentru omologarea de tip privind emisiile și supravegherea pieței autovehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, în ceea ce privește emisiile de CO₂ și de poluanți, consumul de combustibil și de energie **electrică** și durabilitatea bateriilor acestora.
- (2) Prezentul regulament stabilește, **de asemenea**, norme pentru omologarea de tip [...] privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare, supravegherea pieței, durabilitatea sistemelor de control al poluării și a bateriilor de tracțiune, sistemele de monitorizare la bord, dispozițiile de securitate pentru limitarea intervențiilor neautorizate și măsurile de securitate cibernetică, precum și determinarea precisă a emisiilor de CO₂, a autonomiei electrice, a consumului de combustibil și de energie **electrică** și a eficienței energetice.

Articolul 2 **Domeniu de aplicare**

Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃, remorcilor din categoriile O₃ și O₄, astfel cum se specifică la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, inclusiv celor proiectate și construite în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective **și pneurilor din clasele C₁, C₂ și C₃, astfel cum se specifică în Regulamentul ONU nr. 117, cu excepția pneurilor cu aderență pe gheață.**

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858.

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „omologare de tip privind emisiile” înseamnă o homologare UE de tip care respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice din prezentul regulament în ceea ce privește emisiile de CO₂ și de poluanți, consumul de combustibil și de energie **electrică** și durabilitatea bateriei;

1a. „autoritate care acordă omologarea de tip” înseamnă autoritatea de omologare care acordă omologarea de tip privind emisiile;

2. [...]
3. „conformitate a producției” sau „CoP” (*conformity of production*) înseamnă activitățile desfășurate asupra vehiculelor, unităților tehnice separate sau componentelor noi selectate la sediul producătorului pentru a se asigura că produsele introduse pe piață respectă cerințele stabilite în prezentul regulament;
4. „conformitate în funcționare” sau „ISC” (*in-service conformity*) înseamnă activitățile desfășurate asupra vehiculelor, **unităților tehnice separate sau componentelor** în circulație cu scopul de a verifica cerințele de durabilitate stabilite în prezentul regulament;
5. „motor” înseamnă [...] **motorul cu ardere internă** al unui vehicul;
6. „emisii” înseamnă emisiile de gaze de eșapament și alte emisii decât cele de gaze de eșapament ale unui autovehicul;
7. „emisii de gaze de eșapament” înseamnă emisiile de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului ale tuturor elementelor următoare: emisii de CO₂, gazoase, solide, lichide și de gaze de carter;
8. „poluanți gazoși” înseamnă emisiile de specii chimice gazoase, cu excepția celor de CO₂;

9. „emisii de CO₂” sau „CO₂” înseamnă emisiile de dioxid de carbon de la țeava de evacuare;
10. „oxizi de azot” sau „NO_x” înseamnă suma [...] emisiilor de **NO și NO₂** de la țeava de evacuare;

10a. „protoxid de azot” sau „N₂O” înseamnă emisiile de protoxid de azot de la țeava de evacuare;

11. „particule în suspensie” sau „PM” (*particulate matter*) înseamnă orice material emis de țeava de evacuare sau de frâne și colectat pe un mediu filtrant;
12. „particule în suspensie mai mici de 10 μm” sau „PM₁₀” înseamnă particule în suspensie cu un diametru **aerodinamic** mai mic de 10 μm;
13. „număr de particule” sau „PN” (*particle number*) înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne;
14. „număr de particule mai mari de 10 nm” sau „PN₁₀” înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne cu un diametru **aerodinamic** mai mare sau egal cu 10 nm;

14a. „număr de particule mai mari de 23 nm” sau „PN₂₃” înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne cu un diametru aerodinamic mai mare sau egal cu 23 nm;

15. „monoxid de carbon” sau „CO” înseamnă monoxidul de carbon emis de țeava de evacuare;
16. „metan” sau „CH₄” înseamnă metanul emis de țeava de evacuare;
17. „hidrocarburi totale” sau „THC” (*total hydrocarbons*) înseamnă totalul hidrocarburilor emise de țeava de evacuare;
18. „hidrocarburi nemetanice” sau [...] **„NMHC”** (*non-methane hydrocarbons*) înseamnă totalul hidrocarburilor emise de țeava de evacuare, cu excepția metanului;
19. „gaze organice nemetanice” sau „NMOG” (*non-methane organic gases*) înseamnă suma hidrocarburilor neoxigenate și oxigenate emise de țeava de evacuare, **cu excepția metanului;**

20. „amoniac” sau „NH₃” înseamnă amoniacul emis de țeava de evacuare;
21. „formaldehidă” sau „HCHO” înseamnă formaldehida emisă de țeava de evacuare;
22. „WHTC” (*worldwide harmonised transient driving cycle*) înseamnă ciclul de conducere tranzitoriu armonizat la nivel mondial în conformitate cu punctul 7.2.1. din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 49;
23. „WHSC” (*worldwide harmonised steady state driving cycle*) înseamnă ciclul de conducere în regim staționar armonizat la nivel mondial în conformitate cu punctul 7.2.2. din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 49;
- 23a. „consum de energie electrică” înseamnă consumul de energie electrică de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;**
- 23b „consum de combustibil” înseamnă consumul de combustibil de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;**
24. „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat pentru determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice la vehiculele grele; [...]
25. [...]
26. „emisii evaporative” înseamnă vaporii de hidrocarburi proveniți din sistemul de alimentare cu carburant al unui vehicul, cu excepția celor proveniți din emisiile de gaze de eșapament;
27. „emisii de carter” înseamnă poluanții gazoși emiși din spațiile din interiorul sau din exteriorul unui motor care sunt conectate la pompa de ulei prin conducte interne sau externe;
28. „emisii de particule la frânare” înseamnă particulele emise de sistemul de frânare al unui vehicul;

29. „abraziune a pneului” înseamnă masa materialului pierdut din pneu din cauza procesului de abraziune și emis în mediu;
30. „alte emisii decât cele de gaze de eșapament” înseamnă emisiile evaporative, abraziunea pneurilor și emisiile la frânare;
31. „emisii de poluanți” înseamnă emisii de gaze de eșapament și alte emisii decât cele de gaze de eșapament, cu excepția emisiilor de CO₂;
32. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează sau limitează emisiile de poluanți;
33. „sisteme pentru controlul poluării” înseamnă dispozitivele pentru controlul poluării instalate pe un vehicul, inclusiv toate unitățile de control și programele informatice care reglementează utilizarea acestora;
34. „sistem original pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme inclus în omologarea de tip acordată vehiculului respectiv;
35. „sistem de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme menit să înlocuiască un sistem original pentru controlul poluării și care poate fi omologat ca unitate tehnică separată;
36. [...]
37. „sistem de diagnosticare la bord” sau „OBD” (*on-board diagnostic system*) înseamnă un sistem care poate genera informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 49 din Regulamentul (UE) 2018/858, și care este capabil să comunice aceste informații [...] **în exterior**;

38. „sistem de monitorizare la bord” sau „OBM” (*on-board monitoring system*) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate **să monitorizeze emisiile de gaze de eşapament** şi să detecteze [...] **atât** depăşirile valorilor-limită ale emisiilor **de gaze de eşapament**, [...] **cât şi situaţiile în care** un vehicul se află în modul cu emisii zero [...] şi care este capabil să comunice aceste informaţii [...] **în exterior**;
39. „dispozitiv de monitorizare la bord a consumului de combustibil şi de energie **electrică**” sau „dispozitiv OBFCM” (*on-board fuel and energy consumption monitoring*) înseamnă orice componentă software sau hardware care detectează şi utilizează parametri asociaţi cu vehiculul, motorul, combustibilul sau energia electrică şi parametri de sarcină utilă/masă, pentru a determina şi a stoca în vehicul datele privind consumul de combustibil şi de energie **electrică** şi alţi parametri relevanţi pentru determinarea consumului de combustibil sau de energie **electrică** şi a eficienţei energetice a vehiculului;
40. „dispozitiv de [...] **manipulare**” înseamnă orice [...] **element de proiectare care are drept rezultat faptul că un vehicul nu îndeplineşte cerinţele prezentului regulament atunci când este condus în afara încercărilor reglementare, deşi vehiculul pare conform în timpul încercărilor, sau care manipulează datele referitoare la senzori, la consumul de combustibil sau de energie electrică, la autonomia electrică sau la durabilitatea bateriei**;
41. „strategie de [...] **manipulare**” înseamnă o strategie care [...] **are drept rezultat faptul că un vehicul nu îndeplineşte cerinţele prezentului regulament atunci când este condus în afara încercărilor reglementare, deşi vehiculul pare conform în timpul încercărilor, sau care manipulează** datele referitoare la senzori, la consumul de combustibil sau de energie **electrică**, la autonomia electrică sau la durabilitatea bateriei;

42. „emisii generate în condiții reale de conducere” sau „RDE” (*real driving emissions*) înseamnă emisiile generate de un vehicul în condiții [...] normale **de utilizare** [...];
43. „odometru” înseamnă un instrument care indică distanța totală parcursă de vehicul de la fabricarea sa;
44. „intervenție neautorizată” înseamnă inactivarea sau modificarea [...] motorului **sau a motorului electric**, a dispozitiv**elor** și a sistemului pentru controlul poluării ale vehiculului, a sistemului de propulsie, a bateriei de tracțiune, a odometrului, a OBFCM sau a OBD/OBM, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale acestor sisteme și a datelor acestora, **care are drept rezultat nerespectarea prezentului regulament de către vehiculul în cauză, cu excepția cazului în care inactivarea sau modificarea respectivă este impusă de prezentul regulament sau de Regulamentul (UE) 2018/858**;
45. „instalație de producție proprie” înseamnă o uzină de producție sau de asamblare utilizată de producător pentru fabricarea sau asamblarea vehiculelor noi pentru producătorul respectiv, inclusiv, dacă este cazul, a vehiculelor destinate exportului;
46. „centru de proiectare propriu” înseamnă o instalație în care este proiectat și dezvoltat întregul vehicul și care se află sub controlul și în folosința producătorului;
47. „producător mic” înseamnă un producător a cărui producție este mai mică de 10 000 de autovehicule noi din categoria M₁ sau 22 000 de autovehicule noi din categoria N₁ înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și care:
- (a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați sau
 - (b) face parte dintr-un grup de producători asociați care este responsabil în total pentru mai puțin de 10 000 de autovehicule noi din categoria M₁ sau 22 000 de autovehicule noi din categoria N₁ înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic sau
 - (c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar operează cu ajutorul instalațiilor de producție proprii și al centrului de proiectare propriu;

48. „producător foarte mic” înseamnă un producător mic a cărui producție este mai mică de 1 000 de autovehicule noi din categoria M₁ sau mai mică de 1 000 de autovehicule noi din categoria N₁ înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent;
49. „vehicul cu motor cu ardere internă pur” sau „ICEV” (*internal combustion engine vehicle*) înseamnă un vehicul în care toate convertizoarele de energie de propulsie sunt motoare cu ardere internă, inclusiv motoare pe bază de hidrogen;
50. „vehicul pur electric” sau „PEV” (*pure electric vehicle*) înseamnă un vehicul dotat cu un grup motopropulsor care cuprinde exclusiv mașini electrice cu rolul de convertizoare de energie de propulsie și exclusiv sisteme reîncărcabile de stocare a energiei electrice cu rolul de sisteme de stocare a energiei de propulsie;
51. „pilă de combustie” înseamnă un convertizor de energie care transformă energia chimică (de intrare) în energie electrică (de ieșire) sau invers;
52. „vehicul cu pilă de combustie” sau „FCV” (*fuel cell vehicle*) înseamnă un vehicul echipat cu un grup motopropulsor alcătuit exclusiv dintr-o pilă (pile) de combustie și o mașină (mașini) electrică (electrice) cu rolul de convertizor (convertizoare) de energie de propulsie;
53. „vehicul hibrid cu pilă de combustie” sau „FCHV” (*fuel cell hybrid vehicle*) înseamnă un vehicul cu pilă de combustie echipat cu un grup motopropulsor alcătuit cel puțin dintr-un sistem de stocare a combustibilului și cel puțin dintr-un sistem reîncărcabil de stocare a energiei electrice cu rolul de sisteme de stocare a energiei de propulsie;
54. „vehicul hibrid” sau „HV” (*hybrid vehicle*) înseamnă un vehicul dotat cu un grup motopropulsor care cuprinde cel puțin două categorii diferite de convertizoare de energie de propulsie și cel puțin două categorii diferite de sisteme de stocare a energiei de propulsie;
55. „vehicul electric hibrid” sau „HEV” (*hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul hibrid la care unul dintre convertizoarele de energie de propulsie este o mașină electrică;

56. „vehicul electric hibrid cu încărcare externă” sau „OVC-HEV” (*off-vehicle charging hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul electric hibrid care poate fi încărcat de la o sursă externă;
57. „vehicul electric hibrid fără încărcare externă” sau „NOVC-HEV” (*not off-vehicle charging hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul cu cel puțin două convertizoare de energie diferite și două sisteme de stocare a energiei diferite care sunt utilizate în scopul propulsării vehiculului și care nu pot fi încărcate de la o sursă externă;
58. „tehnologii de tip geofencing (geoperimetru)” înseamnă tehnologii care nu permit unui vehicul hibrid să funcționeze pe baza utilizării motorului cu ardere internă (și anume pentru a permite un mod cu emisii zero) atunci când este condus în interiorul unei zone geografice specifice;
59. „mod cu emisii zero” înseamnă un mod selectabil, în care un vehicul hibrid este condus fără utilizarea motorului cu ardere internă;
60. „putere netă” înseamnă puterea obținută pe un stand de încercare la capătul arborelui cotit sau al organului echivalent al acestuia la turația corespunzătoare a motorului, cu dispozitivele auxiliare și care este determinată în condițiile atmosferice de referință;
61. „putere la roată” înseamnă puterea măsurată la roțile unui vehicul și utilizată pentru propulsia acestuia;
62. „raport putere-masă” înseamnă raportul dintre puterea nominală și masa **maximă** [...];
63. „putere nominală” sau „ $P_{\text{nominală}}$ ” înseamnă puterea maximă netă a motorului **sau a motorului electric** exprimată în kW;
64. „masă a vehiculului în stare de funcționare” înseamnă masa vehiculului [...] **astfel cum este definită în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144;**
- 64a. „masă maximă” înseamnă masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, astfel cum este definită în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/2144;**

65. „baterie de tracțiune” înseamnă un sistem de baterii care stochează energie cu scopul principal de a propulsa vehiculul;
66. „autonomie electrică” înseamnă distanța parcursă în modul de funcționare cu consum de sarcină până la epuizarea bateriei de tracțiune;
67. „autonomie cu emisii zero” înseamnă distanța maximă pe care un vehicul [...] o poate parcurge **cu emisii zero de gaze de eșapament** [...]; în cazul PEV-urilor, aceasta corespunde autonomiei electrice;
68. „durabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem, a unui dispozitiv, a unei componente sau a oricărei părți a vehiculului de a-și menține performanțele necesare pe o perioadă de timp dată;
69. „durabilitate a bateriei” înseamnă durabilitatea **unei** baterii de tracțiune **instalate la bordul vehiculului**, măsurată în funcție de starea sa de sănătate;
70. „stare de sănătate” sau „SOH” (*state of health*) înseamnă starea unui indicator de performanță specific al unui vehicul sau al unei baterii de tracțiune măsurată sau estimată într-un anumit punct al duratei sale de viață, exprimată ca procent din performanța care a fost determinată la momentul certificării sau atunci când vehiculul respectiv sau bateria respectivă era nou(ă);
- 70a. „starea energiei certificate” sau „SOCE” (*state of certified energy*) înseamnă performanța energetică a bateriei măsurată sau utilizabilă la bord într-un anumit punct al duratei sale de viață, exprimată ca procent din performanța energetică certificată;**
- 70b. „starea autonomiei certificate” sau „SOCR” (*state of certified range*) înseamnă autonomia electrică a vehiculului măsurată sau indicată la bord într-un anumit punct al duratei sale de viață, exprimată ca procent din autonomia certificată;**
71. „pașaport de mediu al vehiculului” sau „EVP” (*environmental vehicle passport*) înseamnă o înregistrare [...] în format digital care conține informații privind performanța de mediu a unui vehicul la momentul înmatriculării, inclusiv nivelul limitelor emisiilor de poluanți, nivelul emisiilor de CO₂, consumul de combustibil, consumul de energie **electrică**, autonomia electrică și puterea motorului **sau a motorului electric**, precum și durabilitatea bateriei și alte valori conexe;

72. „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile **de gaze de eşapament** în exces” înseamnă un sistem proiectat, construit şi instalat pe un vehicul pentru a furniza utilizatorului informaţii cu privire la emisiile **de gaze de eşapament** în exces şi pentru a [...] **asigura** efectuarea de reparaţii **înainte de o nouă utilizare**;
73. „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv” înseamnă un sistem proiectat, construit şi instalat pe un vehicul pentru a-l avertiza pe utilizator cu privire la nivelul scăzut al reactivului consumabil şi pentru a [...] **asigura** utilizarea reactivului;
74. [...]
75. „declaraţie de conformitate” **sau „declaraţie”** înseamnă o declaraţie a producătorului conform căreia un anumit tip sau grup de vehicule, componente sau unităţi tehnice separate este în conformitate cu cerinţele prezentului regulament;
76. „eficienţă energetică a unei remorci” înseamnă performanţa unei remorci în ceea ce priveşte influenţa acesteia asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil şi de energie **electrică**, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice şi a puterii motorului **sau motorului electric** ale unui autovehicul tractor;
77. „pneu pentru zăpadă” înseamnă un pneu al cărui profil sau a cărui compoziţie a benzii de rulare ori [...] **a cărui construcţie** este proiectat(ă), în principal, pentru a obţine, în condiţii de **noroi şi** zăpadă, performanţe mai bune decât cele ale unui pneu normal, din punct de vedere al capacităţii de a iniţia [...] **şi** [...] **controla** mişcarea vehiculului;
- 77a. „pneu destinat utilizării în condiţii severe de zăpadă” înseamnă un pneu pentru zăpadă sau un pneu cu utilizare specială al cărui profil sau a cărui compoziţie ori structură a benzii de rulare este proiectat(ă) special pentru ca pneul să fie utilizat în condiţii severe de zăpadă;**

(77b) „pneu cu aderență pe gheață” înseamnă un pneu pentru zăpadă din clasa C1 destinat utilizării în condiții severe de zăpadă și conceput, în plus, pentru a fi utilizat pe suprafețe de drum acoperite cu gheață și care îndeplinește cerințele incluse în Regulamentul ONU nr. 117;

78. „pneu cu utilizare specială” înseamnă un pneu destinat unei utilizări mixte, atât pe șosea, cât și în afara șoselei, sau altor scopuri speciale. Aceste pneuri sunt concepute în principal pentru a iniția și menține mișcarea vehiculului în afara șoselei [...];

79. „opțiune” înseamnă un set de cerințe prevăzute în prezentul regulament, pe care un producător poate alege să le respecte în plus pentru a putea utiliza desemnarea corespunzătoare pentru vehiculele pe care le produce.

Capitolul II – Obligațiile producătorilor

Articolul 4

Obligațiile producătorilor în ceea ce privește construcția vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate

- (1) Producătorii se asigură că, pentru vehiculele noi pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament. Producătorii se asigură că, pentru noile **sisteme**, componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de frânare, **pneurile** și sistemele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologarea de tip, pe care le produc și care sunt vândute sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.
- (2) Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule astfel încât acestea să fie conforme cu prezentul regulament, respectând inclusiv valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I **atunci când sunt conduse în condițiile stabilite în anexa III** și valorile declarate în certificatul de conformitate și în documentația de omologare de tip pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV. Aceste vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.

(3) [...]

[...]

(4) Producătorii proiectează și construiesc **sisteme**, componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoare, **motoare electrice**, baterii de tracțiune, sisteme de frânare, **pneuri** și sisteme de schimb pentru controlul poluării, astfel încât acestea să fie conforme cu prezentul regulament, respectând inclusiv valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I **atunci când sunt conduse în condițiile stabilite în anexa III.**

(5) Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu assemblează vehicule care încorporează [...] dispozitive de manipulare sau strategii [...] **de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezentul regulament;**

(6) Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ dotate cu:

(a) sisteme OBD capabile să detecteze sistemele care funcționează defectuos, conducând la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor **de gaze de eșapament**, pentru a facilita reparațiile;

(b) sisteme OBM capabile să [...] **monitorizeze** emisiile **de gaze de eșapament** [...];

- (c) un dispozitiv OBFCM pentru monitorizarea consumului de combustibil și de energie **electrică** în condiții reale de conducere și a altor parametri relevanți [...] care sunt necesari pentru determinarea eficienței energetice și a consumului de combustibil în condiții reale de conducere;
 - (d) monitoare SOH ale bateriei de tracțiune [...];
 - (e) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile **de gaze de eșapament** în exces;
 - (f) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv;
 - (g) dispozitive care să comunice **în exterior** datele generate de vehicul utilizate pentru conformitatea cu prezentul regulament și datele OBFCM, **inclusiv** în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al controalelor tehnice în trafic [...], precum și în scopul comunicării cu infrastructura de reîncărcare și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.
- (7) Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ astfel încât să reducă la minimum vulnerabilitățile, ce apar în toate etapele ciclului lor de viață, care pot conduce la intervenții neautorizate asupra următoarelor elemente:
- (a) sistemul de injecție a combustibilului și a reactivului;
 - (b) motorul și unitățile de comandă a motorului;
 - (c) bateriile de tracțiune;
 - (d) odometrul [...];
 - (e) sistemele pentru controlul poluării [...];

(f) motorul electric și unitățile de comandă aferente;

(g) dispozitivul OBFCM;

(h) OBD;

(i) OBM și

(j) EVP.

- (8) Producătorul previne posibilitatea de exploatare a vulnerabilităților menționate la alineatul (7) **cu ajutorul cunoștințelor pe care le deține și al tehnologiei de ultimă generație disponibile la momentul omologării de tip.** În cazul în care se constată o astfel de vulnerabilitate, producătorul [...] o **gestionează în mod eficace, dacă acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic în momentul în care se constată vulnerabilitatea**, prin actualizarea software-ului sau prin orice alte mijloace adecvate.
- (9) Producătorii asigură transmiterea securizată a datelor referitoare la emisii și la durabilitatea bateriilor prin luarea de măsuri de securitate cibernetică în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 155¹⁵.
- (10) [...]

¹⁵ Regulamentul ONU nr. 155 – Dispoziții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor în ceea ce privește securitatea cibernetică și sistemul de gestionare a securității cibernetică (JO L 82, 9.3.2021, p. 30).

Articolul 5

Opțiunile producătorilor în ceea ce privește construcția și desemnarea vehiculelor

- (1) [...]
- (2) [...]
- (3) [...]
- (4) Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7G” în cazul în care vehiculele respective sunt echipate cu motoare cu ardere internă dotate cu tehnologii de geofencing. Producătorul instalează un sistem de avertizare a conducătorului auto pe vehiculele respective pentru a-l informa pe utilizator atunci când bateriile de tracțiune sunt aproape goale și pentru a opri vehiculul dacă nu este încărcat pe o distanță de 5 km de la prima avertizare în timp ce se află în modul cu emisii zero. Aplicarea unor astfel de tehnologii de geofencing [...] **se demonstrează autorității de omologare în cursul omologării de tip și se verifică** pe parcursul duratei de viață a vehiculului.

(4a) La cererea producătorului, pentru vehiculele din categoria N₂ cu masa maximă cuprinsă între 3,5 și 5 tone care provin dintr-un tip de vehicul din categoria N₁, autoritatea de omologare poate acorda o omologare de tip privind emisiile pentru tipul de vehicul din categoria N₁. Aceste vehicule sunt desemnate drept „vehicul Euro 7ext”.

(5) Producătorii pot construi vehicule care combină [...] caracteristicile menționate la alineatele [...] [...] [...] **(4) și (4a)** și le pot desemna [...] **drept „vehicule Euro 7Gext”.**

(6) [...]

(7) [...]

Articolul 6

Cerințe de durabilitate pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate

- (1) Producătorii se asigură că vehiculele pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, respectă valorile-limită ale emisiilor prevăzute în anexa I atunci când sunt conduse în [...] condițiile prevăzute în anexa III, pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV, și respectă cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriei prevăzute în anexa II.
- (2) Producătorii se asigură că aceste vehicule respectă valorile privind emisiile de CO₂, consumul de combustibil și de energie **electrică** și eficiența energetică declarate în temeiul dispozițiilor prezentului regulament pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în anexa IV [...].
- (3) Producătorii [...] **proiectează** dispozitivele OBFCM, OBD și OBM și **concep** măsurile împotriva intervențiilor neautorizate [...] **astfel încât acestea** să respecte dispozițiile prezentului regulament atât timp cât vehiculul este în funcțiune.
- (4) Cerințele menționate la [...] **alineatele** (1)-(3) se aplică vehiculelor pentru toate tipurile de combustibili sau pentru toate sursele de energie cu care sunt alimentate. Aceleași cerințe se aplică, de asemenea, tuturor unităților tehnice separate și componentelor destinate vehiculelor respective.
- (5) Pentru a verifica conformitatea cu cerințele menționate la primul paragraf pe durata de viață suplimentară a unui vehicul, valorile-limită ale emisiilor de poluanți gazoși stabilite în anexa I se ajustează utilizând multiplicatorii de durabilitate prevăzuți în tabelul 2 din anexa IV.
- (6) Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule sunt capabile să îndeplinească toate funcțiile următoare:
 - (a) **monitorizează și** înregistrează [...] toate emisiile [...] **de NO_x, NH₃ și PM din gazele de eșapament și detectează dacă valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament sunt depășite de cel puțin 2,5 ori, în cazul în care în anexa I există valori-limită ale emisiilor de gaze de eșapament pentru testarea NO_x, NH₃ și PM;**

- (b) comunică datele privind comportamentul vehiculului în ceea ce privește emisiile **de gaze de eșapament** [...] prin portul OBD [...], inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice auto¹⁶ și al controalelor tehnice în trafic¹⁷, [...] **și wireless în mod anonim în scopul monitorizării conformității tipurilor de vehicule;**
- (c) declanșează [...] sistemul de avertizare a conducătorului auto [...] **atunci când emisiile de gaze de eșapament depășesc în mod semnificativ valorile-limită, utilizând metode armonizate pentru a determina efectuarea promptă de reparații în limita unei distanțe de 2 000 km, fără a împiedica vehiculele să efectueze călătoria în curs, astfel încât să fie evitate problemele de siguranță rutieră.**
- (7) Dispozitivele OBFCM, **OBD și OBM** instalate de producător pe aceste vehicule sunt capabile să comunice, prin portul OBD și wireless, datele **relevante** ale vehiculului pe care le înregistrează.

¹⁶ **Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspectia tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 129).**

¹⁷ Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 134).

- (8) [...] **În cazul în care** un vehicul[...], un sistem[...], o componentă[...] [...] **sau** o unitate[...] tehnică separată [...] **prezintă** un risc grav sau o neconformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, producătorii iau măsurile corective necesare imediat **ce au cunoștință de respectivul risc sau de respectiva neconformitate**, recurgând inclusiv la reparații sau la modificări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate respective, după caz, pentru **a elimina riscul grav sau pentru a** asigura conformitatea cu prezentul regulament. Producătorii sau orice alt operator economic [...] **aplică Regulamentul (UE) 2018/858 în consecință**. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare [...] care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate, furnizându-i detalii corespunzătoare.
- (9) [...]

Articolul 7

Obligațiile producătorilor în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile

- (1) Pentru a demonstra conformitatea cu normele de omologare de tip privind emisiile în timpul omologării de tip privind emisiile, producătorul efectuează încercările specificate în tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V. În scopul verificării conformității producției cu cerințele prezentului regulament, vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate sunt selectate la sediul producătorului de către autoritatea de omologare [...] sau de către producător. Conformitatea în funcționare se verifică pentru perioadele prevăzute în tabelul 1 din anexa IV.
- (2) Producătorul furnizează autorității de omologare [...] o declarație de **conformitate** semnată în ceea ce privește cerințele referitoare la RDE, la corecția în funcție de temperatura ambiantă a CO₂, la OBD, la OBM, la durabilitatea privind emisiile și a bateriei, la regenerarea continuă sau periodică, la protecția împotriva intervențiilor neautorizate și la carter, astfel cum se specifică în anexa V. Atunci când alege să utilizeze [...] opțiunea de geofencing, producătorul furnizează autorității de omologare [...] o declarație de **conformitate** semnată privind utilizarea [...] acestei opțiuni [...].

- (3) Autoritățile naționale pot efectua încercări pe tipul de vehicul pentru a verifica conformitatea acestuia în timpul etapelor de evaluare a conformității producției, a conformității în funcționare sau de supraveghere a pieței, astfel cum se specifică în anexa V.
- (4) Producătorii eliberează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) pentru fiecare vehicul și îl predau cumpărătorului vehiculului împreună cu vehiculul, extrăgând datele relevante din surse precum certificatul de conformitate și documentația de omologare de tip. Producătorul se asigură că datele EVP sunt disponibile pentru afișare în sistemele electronice ale vehiculului **sau prin intermediul unui cod QR sau al oricărei alte metode similare** și pot fi transmise de la bord la exterior.
- (5) [...]

Articolul 8

Norme speciale pentru producătorii mici

- (1) În ceea ce privește emisiile de poluanți, producătorii mici pot înlocui încercările prevăzute în tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V cu declarații de conformitate. Conformitatea vehiculelor construite și introduse pe piață de către producătorii mici poate face obiectul unor încercări privind conformitatea în funcționare și supravegherea pieței în conformitate cu tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V. Încercările în cadrul etapei de verificare a conformității producției prevăzute în anexa V nu sunt necesare. Articolul 4 alineatul [...] **(6) literele (b) și (c)** nu se aplică producătorilor mici.
- (2) Producătorii foarte mici [...] **demonstrează respectarea** valorilor-limită ale emisiilor stabilite în anexa I **fie în încercări efectuate pe șosea, fie** în încercări de laborator bazate pe cicluri [...] de conducere în condiții reale, în scopuri legate de conformitatea în funcționare și de supravegherea pieței.

Articolul 9

[...]

Capitolul III – Obligațiile statelor membre în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile și supravegherea pieței

Articolul 10

Omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței

- (1) Autoritățile [...] de omologare instituie măsuri de acordare a omologărilor de tip privind emisiile pentru tipuri de vehicule, **sisteme**, componente și unități tehnice separate și de efectuare de încercări, verificări și inspecții pentru a verifica dacă producătorii respectă cerințele privind conformitatea producției și conformitatea în funcționare în conformitate cu anexa V.
 - (2) Autoritățile [...] de supraveghere a pieței efectuează verificări în scopul supravegherii pieței în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (UE) 2018/858 și cu tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V.
 - (3) Începând cu ... [*OP – de introdus data = data intrării în vigoare a prezentului regulament*], la cererea unui producător, autoritățile [...] de omologare nu refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile pentru un nou tip de vehicul sau motor și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou care respectă prezentul regulament.
- (3a) Începând cu 30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, autoritățile de omologare refuză să acorde omologarea UE de tip privind emisiile sau omologarea națională de tip privind emisiile în cazul tipurilor noi de vehicule din categoriile M₁ și N₁ care nu respectă prezentul regulament din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică sau de durabilitatea bateriilor.**

- (4) Începând cu [...] **42 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie **electrică** sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
- (4a) Începând cu 48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, autoritățile de omologare refuză să acorde omologarea UE de tip privind emisiile sau omologarea națională de tip privind emisiile în cazul tipurilor noi de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ și al tipurilor noi de remorci din categoriile O₃ și O₄ care nu respectă prezentul regulament din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică sau de durabilitatea bateriilor.**
- (5) Începând cu [...] **60 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ și al remorcilor noi din categoriile O₃ și O₄ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie **electrică**, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
- (5a) Prin derogare de la alineatul (5) și până la 31 decembrie 2029, pentru vehiculele din categoriile M₂ și M₃ pentru care există un obiectiv de 100 % privind emisiile zero începând cu perioada de raportare a anului 2030 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1242, autoritățile naționale permit înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a vehiculelor noi care nu respectă prezentul regulament, dar care au o omologare de tip privind emisiile valabilă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 595/2009.**

- (6) Începând cu 1 iulie 2030, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ construite de producători mici care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie **electrică**, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
- (7) Începând cu 1 iulie 2031, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ construite de producători mici care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie **electrică**, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
- (8) [...]

Articolul 11

Obligațiile specifice ale statelor membre în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate

- (1) Începând cu [...] **30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₁ și N₁ omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă pentru sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu se realizează [...] omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

- (2) Începând cu [...] **48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, **O₃ și O₄** omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă pentru sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.
- (3) Autoritățile [...] de omologare pot continua să acorde extinderi ale omologărilor UE de tip privind emisiile ale sistemelor de schimb pentru controlul poluării acordate înainte de aplicarea prezentului regulament, în condițiile care se aplicau în momentul omologării **initiale** de tip privind emisiile. Autoritățile naționale interzic vânzarea sau instalarea pe un vehicul a unor astfel de sisteme de schimb pentru controlul poluării, cu excepția cazului în care pentru acestea se realizează omologarea de tip.
- (4) **Începând cu 48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, autoritățile naționale interzic, pentru pneurile noi din clasa C₁, din motive legate de abraziunea pneurilor, introducerea pe piață sau punerea în circulație a pneurilor care nu respectă cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Prin urmare, de la data respectivă, autoritățile naționale interzic înmatricularea vehiculelor noi echipate cu pneuri din clasa C₁ dacă pneurile nu sunt conforme cu prezentul regulament.**
- (5) **Începând cu 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, autoritățile naționale interzic, pentru pneurile noi din clasele C₂ și C₃, din motive legate de abraziunea pneurilor, introducerea pe piață sau punerea în circulație a pneurilor care nu respectă cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Prin urmare, de la data respectivă, autoritățile naționale interzic înmatricularea vehiculelor și remorcilor noi echipate cu pneuri din clasele C₂ și C₃ dacă pneurile nu sunt conforme cu prezentul regulament.**

(6) Prin derogare de la alineatele (4) și (5) de mai sus, pneurile din clasele C₁, C₂ și C₃ introduse pe piața Uniunii înainte de datele menționate pot continua să fie puse la dispoziție pe piață și puse în circulație timp de 30 de luni. Prezentul alineat nu se aplică înmatriculării vehiculelor și remorcilor noi în conformitate cu alineatele (4) și (5) din prezentul articol.

Articolul 12

Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării

- (1) Operatorii economici și operatorii independenți nu efectuează intervenții neautorizate asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.
- (2) În timpul verificărilor privind conformitatea în funcționare sau de supraveghere a pieței, autoritățile naționale verifică dacă producătorii de vehicule au instalat corect sistemele de avertizare a conducătorului auto privind emisiile **de gaze de eșapament** în exces, sistemele de avertizare a conducătorului auto privind nivel scăzut de reactiv și dacă pot avea loc intervenții neautorizate asupra vehiculelor.

Capitolul IV

Rolul Comisiei și al părților terțe în ceea ce privește conformitatea în funcționare și supravegherea pieței

Articolul 13

Aplicarea cerințelor privind încercările pentru Comisie și părți terțe

- (1) Comisia sau părțile terțe, în conformitate cu articolul 9 și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858, pot efectua verificările conformității în funcționare și de supraveghere a pieței prevăzute în tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V, pentru a verifica conformitatea vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate cu prezentul regulament.
- (2) Producătorii pun la dispoziția Comisiei și a părților terțe datele necesare pentru efectuarea acestor verificări, în conformitate cu articolul 9 alineatul (5) și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858.

Capitolul V

Încercări și declarații

Articolul 14

Proceduri și încercări

- (1) Procedurile pentru omologarea de tip privind emisiile includ încercări și verificări, **astfel cum se specifică în anexa V**, precum și aplicarea tuturor procedurilor administrative și a cerințelor privind documentația [...]. Pentru cerințele specificate în anexa V, după caz, producătorul prezintă autorității de omologare [...] o declarație **de conformitate**.

- (2) Încercările pentru a dovedi conformitatea cu [...] **prezentul regulament** se aplică de către producători și autoritățile naționale, astfel cum se specifică în anexa V. Comisia și părțile terțe pot efectua încercări pentru a dovedi conformitatea cu [...] **prezentul regulament**, astfel cum se specifică, de asemenea, în anexa V. **În cazul în care o încercare este menționată ca fiind opțională în tabelele 1, 3, 5 și 7 din anexa V, autoritatea de omologare poate solicita efectuarea respectivei încercări.**

Tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V se aplică producătorilor. Tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V se aplică autorităților naționale, părților terțe recunoscute și Comisiei.

- (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru [...] **a stabili** procedurile și [...] metodologiile de încercare, dispozițiile administrative, de modificare și de extindere a omologărilor de tip pentru emisii, accesul la date, cerințele privind documentația și modelele **pentru omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței** pentru toate elementele următoare:
- (a) tipuri de vehicule din categoriile M₁, N₁;
 - (b) tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃;
 - (c) motoare folosite în tipurile de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃;
 - (d) sisteme OBM/OBD;
 - (e) sisteme de protecție împotriva intervențiilor neautorizate, de securitate și de securitate cibernetică;
 - (f) tipuri de sisteme de schimb pentru controlul poluării și piesele acestora;
 - (g) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora **în ceea ce privește emisiile de particule**;

- (h) pneuri [...] **din clasele C₁, C₂ și C₃** în ceea ce privește abraziunea pneurilor;
 - (i) alte tipuri de componente și piese de schimb ale acestora;
 - (j) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie **electrică**, a autonomiei electrice și a puterii [...] pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ (dispoziții pentru OBFCM);
 - (k) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie **electrică**, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice și a puterii [...] pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O₃, O₄ (dispoziții pentru OBFCM).
- (4) Comisia [...] adoptă acte de punere în aplicare pentru [...] omologarea de tip privind emisiile, [...] conformitatea în funcționare, conformitatea producției și supravegherea pieței, pentru a stabili următoarele:
- (a) metodele de măsurare a emisiilor de gaze de eșapament în laborator și pe șosea, **potrivit utilizării obișnuite în condiții reale de conducere** [...] **și** utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere [...];
 - (b) metodele de determinare a emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie **electrică**, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice și a puterii [...] unui autovehicul;
 - (c) metodele, cerințele și specificațiile tehnice pentru indicatorii de schimbare a treptei de viteză **(GSI)**;
 - (d) metodele de determinare a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O₃, O₄;
 - (e) metodele de măsurare a emisiilor de carter;
 - (f) metodele de măsurare a emisiilor evaporative;

- (g) metodele de măsurare a emisiilor de particule la frânare, inclusiv metodele pentru vehiculele grele, emisiile de particule la frânare în condiții reale de conducere și frânarea cu recuperare;
- (h) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor [...];
- (i) metodele de evaluare a conformității cu cerințele minime de performanță în ceea ce privește durabilitatea bateriei;
- (j) **metodele, cerințele și încercările, inclusiv pragurile de conformitate, pentru asigurarea performanței** dispozitivelor OBFCM, a sistemelor OBD și OBM [...] **și a senzorilor acestor dispozitive și sisteme** și a comunicării [...] **în exterior** a datelor înregistrate de aceste dispozitive și sisteme;
- (k) caracteristicile și performanța sistemelor de avertizare a conducătorului auto și a metodelor de implicare a acestuia și metodele de evaluare a funcționării corecte a acestora;
- (l) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării;
- (m) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate menționate la articolul 4 alineatul (5), inclusiv metodologia pentru analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate;
- (n) [...] **metodele de evaluare a conformității cu cerințele pentru omologarea de tip privind emisiile aplicabile în legătură cu vehiculele construite de producătorii mici și foarte mici astfel cum este prevăzut la articolul 8 și procedurile de încercare pentru astfel de vehicule;**
- (o) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor de vehicule omologate în temeiul desemnărilor de la articolul 5;

- (p) [...]
- (q) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare;
- (r) specificațiile combustibililor de referință pentru încercare;
- (s) metodele de stabilire a absenței dispozitivelor de **manipulare** și a strategiilor de **manipulare**;
- (t) [...]
- (u) formatul și datele [...] pentru EVP;
- (v) cerințele administrative și documentația pentru omologarea de tip privind emisiile;
- (w) obligațiile de raportare, dacă este cazul.

(5) Orice act de punere în aplicare menționat la alineatele (3) și (4) se referă la unul sau mai multe dintre elementele menționate la alineatul (3) literele (a)-(k) combinate cu unul sau mai multe dintre elementele menționate la alineatul (4) literele (a)-(w).

(6) Pentru actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatelor (3) și (4) de la prezentul articol, în ceea ce privește categoriile M₁ și N₁, metodele de măsurare a emisiilor poluante de gaze de eşapament și a emisiilor evaporative le reflectă pe cele prevăzute în cea mai recentă versiune a Regulamentului (UE) 2017/1151 la momentul adoptării actului de punere în aplicare în temeiul alineatelor (3) și (4) de la prezentul articol.

(7) Pentru actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatelor (3) și (4) de la prezentul articol, Comisia adoptă, în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a regulamentului, următoarele acte de punere în aplicare prin care se stabilesc norme pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁ în temeiul alineatului (3) litera (a):

a) în ceea ce privește emisiile de poluanți în temeiul alineatului (4) literele (a), (e), (f), (k), (q), (r), (s), (u), (v) și (w);

(b) în ceea ce privește metodele de determinare a emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice, a puterii vehiculului, precum și a performanței dispozitivului OBFCM, în temeiul alineatului (4) literele (b), (c) și (i);

(c) în ceea ce privește sistemele OBM și OBD în conformitate cu alineatul (4) literele (j) și (k).

(8) Pentru actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatelor (3) și (4) de la prezentul articol, Comisia adoptă, în termen de 30 luni de la intrarea în vigoare a regulamentului, următoarele acte de punere în aplicare prin care se stabilesc norme pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ și motoarele acestora, precum și pentru remorcile din categoriile O₃ și O₄ în temeiul alineatului (3) literele (b) și (c):

a) în ceea ce privește emisiile de poluanți în temeiul alineatului (4) literele (a), (e), (k), (q), (r), (s), (u), (v) și (w);

(b) în ceea ce privește metodele de determinare a emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice, a puterii vehiculului, precum și a performanței dispozitivului OBFCM, în temeiul alineatului (4) literele (b), (d) și (i);

(c) în ceea ce privește sistemele OBM și OBD în conformitate cu alineatul (4) literele (j) și (k).

(9) Actele de punere în aplicare menționate la alineatele (3) și (4) de la prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

[...]

Articolul 15

Adaptarea la progresul tehnic

- (1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice pentru a modifica [...] **prezentul regulament după cum urmează:**
- (a) **tabelul 2 din** anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7;
 - (b) **tabelele 4 și 5 din** anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra frânelor sau pneurilor Euro 7;
 - (c) anexa V, în ceea ce privește aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor [...];
 - (d) articolul 5, prin introducerea de opțiuni și desemnări **suplimentare** bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători [...];
 - (e) **stabilind multiplicatorii de durabilitate din tabelul 2 din anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor privind emisiile de gaze de eșapament asupra vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și a unui raport privind durabilitatea vehiculelor grele prezentat Parlamentului European și Consiliului în conformitate cu articolul 18 alineatul (3);**

(f) stabilind definiții și norme speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ în temeiul articolului 3 și al articolului 8 din prezentul regulament.

(2) În cazul în care o propunere de regulament ONU sau o modificare a unui regulament ONU a fost aprobată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 218 alineatul (9) din TFUE și în Decizia 97/836/CE și pe baza lucrărilor desfășurate sub auspiciile Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29), Comisia adoptă acte delegate [...] în conformitate cu articolul 16 [...] pentru a modifica prezentul regulament după cum urmează:

(a) stabilind valorile-limită ale emisiilor de particule din tabelele 4 și 5 din anexa I în concordanță cu [...] propunerea [...] rezultată la încheierea lucrărilor din cadrul Grupului operativ privind emisiile de frânare;

(b) stabilind valorile-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri din tabelul 6 din anexa I în concordanță cu propunerea [...] rezultată la încheierea lucrărilor privind abraziunea pneurilor din cadrul Grupului operativ GRBP/GRPE privind abraziunea pneurilor.

Prin derogare de la primul paragraf de la prezentul alineat, în cazul în care, până la 31 decembrie 2025, nu există nicio propunere adresată WP29 privind un regulament ONU sau privind o modificare a unui regulament ONU în ceea ce privește pneurile din clasa C₁, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 16 prin care modifică prezentul regulament, stabilind valorile-limită ale abraziunii pentru pneurile din clasa C₁ din tabelul 6 din anexa I, în concordanță cu lucrările desfășurate în cadrul Grupului operativ GRBP/GRPE privind abraziunea pneurilor;

- (c) stabilind cerințele minime de performanță pentru baterii prevăzute în anexa II **în concordanță cu propunerea [...] rezultată la încheierea lucrărilor privind durabilitatea bateriilor din cadrul Grupului de lucru informal privind vehiculele electrice și mediul.**
- (d) [...]
- (e) [...]

Capitolul VI – Dispoziții generale

Articolul 16

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 15 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la ... [*OP - vă rugăm introduceți data = data intrării în vigoare a prezentului regulament*]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 15 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, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 17

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 18

Raportare

- (1) Până la 1 septembrie 2030, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea prezentului regulament.
- (2) Până la 1 septembrie 2031, pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament.

- (3) Până la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile.
- (4) Până la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind abraziunea pneurilor, în care analizează metodele de măsurare și stadiul de dezvoltare al tehnologiei, ca bază pentru propunerea privind valorile-limită de abraziune pentru pneurile din clasa C1.
- (5) Până la 31 decembrie 2027, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind durabilitatea bateriilor, în care analizează stadiul actual al tehnologiei, ca bază pentru revizuirea cerințelor minime de performanță.
- (6) Până la 31 decembrie 2027, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind emisiile de particule la frânare, în care analizează metodele de măsurare și stadiul de dezvoltare al tehnologiei, având în vedere actele delegate menționate la articolul 15 alineatul (2) litera (a), în ceea ce privește nivelul limitelor emisiilor din etapa a doua stabilite în tabelul 5 din anexa I.

Capitolul VI – Dispoziții finale

Articolul 18a

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2018/858

Alineatele (1)-(3) de la articolul 84 din Regulamentul (UE) 2018/858 se înlocuiesc cu următorul text:

- (1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării de către operatorii economici, operatorii independenți și serviciile tehnice a prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. În special, respectivele sancțiuni sunt proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața statului membru în cauză. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.

- (2) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele:**
- (a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI;**
 - (b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței;**
 - (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare UE de tip;**
 - (d) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.**
- (3) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatul (2), printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii economici care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele:**
- (a) refuzul de a acorda acces la informații;**
 - (b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop;**
 - (c) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.**
- (3a) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatele (2) și (3), printre tipurile de încălcări săvârșite de producători care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele:**
- (a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile;**

- (b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu [Regulamentul EURO 7];
- (c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de eșapament în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.

3b. Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii independenți care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

Articolul 19

Abrogare

(1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă de la 1 iulie [...] **2030**.

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă de la 1 iulie [...] **2031**.

Trimiterile la Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și 595/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI la prezentul regulament.

(2) **Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei se abrogă de la 1 iulie 2030.**

Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei, Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei și Regulamentul (UE) 2022/1362 al Comisiei se abrogă de la 1 iulie 2031.

Articolul 20
Intrare în vigoare și aplicare

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

Acesta se aplică de la [...] **30 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament** pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și de la [...] **48 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament** pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O₃, O₄.

Se aplică de la 48 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament pentru pneurile noi din clasa C₁ și de la 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament pentru pneurile noi din clasele C₂ și C₃.

Se aplică de la 1 iulie 2030 pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ construite de mici producători **și de la 1 iulie 2031 pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ construite de mici producători.**

Fără a aduce atingere alineatului (2), articolul 11 alineatul (3) se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I**VALORILE-LIMITĂ ALE EMISIILOR EURO 7****Tabelul 1: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁ cu motor cu ardere internă**

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		<u>Masa în stare de funcționare</u> <u>(MRO)</u> <u>(kg)</u>	<u>Masa monoxidului de carbon</u> <u>(CO)</u>		<u>Masa totală de hidrocarburi</u> <u>(THC)</u>		<u>Masa hidrocarburilor nemetanice</u> <u>(NMHC)</u>		<u>Masa oxizilor de azot</u> <u>(NOx)</u>		<u>Masa combinată a totalului de hidrocarburi și oxizi de azot</u> <u>THC + NOx</u>		<u>Masa particulelor</u> <u>(PM)</u>		<u>Numărul de particule</u> <u>(PN₂₃)</u>	
			<u>L₁ (mg/km)</u>		<u>L₂ (mg/km)</u>		<u>L₃ (mg/km)</u>		<u>L₄ (mg/km)</u>		<u>L₂ + L₄ (mg/km)</u>		<u>L₅ (mg/km)</u>		<u>L₆ (#/km)</u>	
<u>Categoria</u>	<u>Clasa</u>		<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI¹⁸</u>	<u>CI</u>	<u>PI²⁰</u>	<u>CI</u>
<u>M₁</u>	<u>÷</u>		<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>÷</u>	<u>68</u>	<u>÷</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>÷</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
<u>N₁</u>	<u>I</u>	<u>MRO ≤ 1280</u>	<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>÷</u>	<u>68</u>	<u>÷</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>÷</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>II</u>	<u>1280 < MR ≤ 1735</u>	<u>1810</u>	<u>630</u>	<u>130</u>	<u>÷</u>	<u>90</u>	<u>÷</u>	<u>75</u>	<u>105</u>	<u>÷</u>	<u>195</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>III</u>	<u>1735 < MRO</u>	<u>2270</u>	<u>740</u>	<u>160</u>	<u>÷</u>	<u>108</u>	<u>÷</u>	<u>82</u>	<u>125</u>	<u>÷</u>	<u>215</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>

Legenda simbolurilor utilizate: PI = Aprindere prin scânteie, CI = Aprindere prin compresie

¹⁸Valorile-limită pentru masa și numărul de particule pentru motoarele cu aprindere prin scânteie se aplică numai în cazul vehiculelor echipate cu motoare cu injecție directă.

Tabelul 2: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eşapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ şi N₃ cu motor cu ardere internă, precum şi motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule

Emisii de poluanţi	<u>WHSC (CI) şi WHTC (CI şi PI)</u>	[...]	[...]	[...]	<u>Emisii generate în condiţii reale de conducere (RDE)</u>	[...]
	<u>pe kWh</u>	[...]	[...]	[...]	<u>pe kWh</u>	[...]
NO _x în mg	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
PM în mg	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	=	
PN[...] ₂₃ în #	<u>6 x 10¹¹</u>	[...]	[...]	[...]	<u>9 x 10¹¹</u>	
CO în mg	<u>1500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>1950</u>	
NMOG în mg	<u>80</u>	[...]	[...]	[...]	<u>105</u>	
NH ₃ în mg	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH ₄ în mg	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N ₂ O în mg	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Tabelul 3: Valorile-limită ale emisiilor evaporative Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁ alimentate cu benzină

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

<u>Masa emisiilor evaporative (g/încercare)</u>
<u>2,0</u>

Tabelul 4: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere care se aplică până la 31.12.2034

Valorile-limită ale emisiilor [...]	vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	vehicule din categoriile M ₂ , M ₃	vehicule din categoriile N ₂ și N ₃
Emisii de particule la frânare (PM ₁₀)	7 <u>mg/km per vehicul</u>		
Emisii de particule la frânare (PN)			

Tabelul 5: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în vigoare de la 1.1.2035

Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare [...]	vehicule din categoriile M₁, N₁	vehicule din categoriile M₂, M₃	vehicule din categoriile N₂ și N₃
Emisii de particule la frânare (PM₁₀)	3 <u>mg/km per vehicul</u>		
Emisii de particule la frânare (PN)			

Tabelul 6: Valorile-limită ale ratei de abraziune a pneurilor Euro 7

Valorile-limită ale ratei de abraziune a pneurilor [...]	Pneuri C1	Pneuri C2	Pneuri C3
Pneuri normale			
Pneuri pentru zăpadă			
Pneuri cu utilizare specială			

ANEXA II

CERINȚE MINIME DE PERFORMANȚĂ EURO 7 PRIVIND DURABILITATEA BATERIILOR

Tabelul 1: Cerințe minime de performanță (*Minimum performance requirements*, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria M₁

MPR bazate pe energia bateriei	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

MPR bazate pe autonomie	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			

Tabelul 2: Cerințe minime de performanță (*Minimum performance requirements*, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria N₁

MPR bazate pe energia bateriei	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	

MPR bazate pe autonomie	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			

Tabelul 3: Cerințe minime de performanță (*Minimum performance requirements*, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃

MPR bazate pe energia bateriei	Vehicule pe durata de viață principală	Vehicule pe durata de viață suplimentată*
OVC-HEV		
PEV		

* Astfel cum se specifică în anexa IV.

ANEXA III

CONDIȚII DE EFECTUARE A ÎNCERCĂRILOR

Tabelul 1: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament în condițiile utilizării oricărui combustibil și lubrifiant de pe piață care este conform cu specificațiile emise de producătorul vehiculului

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

[...]

<u>Măsurarea emisiilor de gaze de eşapament în laborator</u>	<u>Măsurarea emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE)</u>
<u>Pentru toate încercările privind emisiile de gaze de evacuare efectuate utilizând ciclul de încercare WLTP pe un stand de încercare cu rulouri, se aplică dispozițiile Regulamentului ONU nr. 154¹⁹.</u>	<u>Pentru încercările privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE) efectuate pe șosea, se aplică dispozițiile Regulamentului ONU nr. 168²⁰, evaluarea emisiilor fiind realizată în ceea ce privește WLTP cu patru etape.</u>
<u>Se aplică dispozițiile referitoare la nivelul 1A (WLTP cu patru etape).</u>	

Tabelul 2: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eşapament în condițiile utilizării oricărui combustibil și lubrifiant de pe piață care este conform cu specificațiile emise de producătorul vehiculului

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

¹⁹ **Seria 02 de amendamente (JO L 290, 10.11.2022, p. 1).**

²⁰ **Versiunea originală a regulamentului (JO,...).**

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

* [...]

<u>Măsurarea emisiilor de gaze de eşapament în laborator</u>	<u>Măsurarea RDE</u>
<u>Pentru toate încercările privind emisiile de gaze de eşapament efectuate utilizând ciclurile de încercare WHTC/WHSC pe banc de încercare pentru motoare, se aplică dispozițiile anexei 4 la Regulamentul ONU nr. 49²¹.</u>	<u>Dispozițiile anexei 8 la Regulamentul ONU nr. 49²² se aplică cu următoarele excepții:</u> • <u>pragul de putere din tabelul 1 de la anexa 3 este de 0 %.</u> <u>Pentru intervalele în care puterea este mai mică de 6 %, se utilizează 6 % pentru calcule;</u> • <u>factorul de conformitate (CF) din tabelul 2 de la punctul 6.3, unde valoarea = 1.0 se utilizează pentru toți poluanții.</u> <u>Valorile-limită aplicabile sunt valorile-limită ale emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE) din tabelul 2 din anexa I.</u>

²¹ Seria 07 de amendamente (JO L 14, 16.1.2023, p. 1).

²² Seria 07 de amendamente (JO L 14, 16.1.2023, p. 1).

Tabelul 3: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea cu valorile-limită ale emisiilor evaporative în condițiile utilizării oricărui combustibil și lubrifiant de pe piață care este conform cu specificațiile emise de producătorul vehiculului

	Condiții de încercare
Încercarea SHED ²³ privind emisiile evaporative	[...] <u>Se aplică dispozițiile de nivelul 1A din Regulamentul ONU nr. 154 (WLTP cu patru etape)²⁴.</u>
[...]	[...]

²³ SHED: **încintă** [...] închisă etanș în scopul **măsurării** emisiilor prin evaporare.

²⁴ **Seria 02 de amendamente (JO L 290, 10.11.2022, p. 1).**

Tabelul 4: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea cu valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare

	vehicule din categoriile M₁, N₁	vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃
Încercarea privind emisiile de particule la frânare	Încercare în conformitate cu RTM ONU privind emisiile de particule la frânare	

Tabelul 5: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea cu valorile-limită de abraziune a pneurilor

	[...]Pneuri C1	[...]Pneuri C2	<u>Pneuri C3</u>
Încercarea privind valorile-limită de abraziune a pneurilor	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale	<u>Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale</u>

ANEXA IV

CERINȚE PRIVIND DURATA DE VIAȚĂ

Tabelul 1: Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a sistemelor pentru controlul poluării

Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării	M ₁ , N ₁ și M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7,5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7,5t
Durata de viață principală	Până la 160 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	300 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	700 000 km sau [...] 12 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi
Durata de viață suplimentară	După durata de viață principală și până la 200 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 375 000 km <u>sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi</u>	După durata de viață principală și până la 875 000 km <u>sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi</u>

Tabelul 2: Multiplicatori ai durabilității aplicabili pentru ajustarea valorilor-limită ale emisiilor de gaze de eșapament în conformitate cu anexa 1 atunci când se realizează încercări privind vehicule, motoare și dispozitive de schimb pentru controlul poluării pe durata de viață suplimentară

Multiplicatori ai durabilității	M₁, N₁ și M₂	N₂, N₃<16t, M₃<7,5t:	N₃>16t, M₃>7,5t
Multiplicator al durabilității pentru durata de viață suplimentară	1,2 pentru emisiile de poluanți gazoși		

ANEXA V

APLICAREA CERINȚELOR PRIVIND ÎNCERCĂRILE ȘI A DECLARAȚIILOR

Tabelul 1: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁ pentru producătorii de vehicule

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Poluanți gazoși și PN în încercările rutiere (RDE)	Încercarea demonstrativă obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip și declarația de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁵
[...]	[...]	Obligatorii	[...]
<u>Poluanții gazoși, emisiile de CO₂, consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și autonomia electrică (durabilitatea bateriei) și poluanții (WLTP la 23 °C)</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Obligatorii pentru emisiile de gaze de eșapament</u>	<u>Obligatorii pentru emisiile de gaze de eșapament și monitoarele SOH pentru durabilitatea bateriei</u>
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO ₂ (WLTP la 14 °C)	Declarație ²⁸	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸

²⁵ Autoritatea de omologare [...] poate solicita efectuarea încercării.

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Emisii de gaze de carter	Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare ²⁸	Obligatorii	Opționale ²⁸

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Încercarea SHED privind emisiile evaporative	Obligatorii	Obligatorii	Opționale ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
<u>Functionarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării</u>	<u>Declarație</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	<u>Opționale</u>
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru emisii și autonomie	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸
Monitorizare la bord	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
[...] <u>Determinarea puterii</u>	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
[...]	[...]	[...]	[...]
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii

Tabelul 2: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M₁ și N₁ pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip [...]</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Poluanți gazoși și PN în încercările rutiere (RDE)	Încercarea demonstrativă obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip și declarația de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii	Obligatorii pentru 5 % din tipurile de vehicule omologate pe an	Opționale	Obligatorii	Opționale
[...] Emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică [...]	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Opționale <u>pentru emisiile de gaze de esapament, obligatorii pentru monitoarele SOH pentru durabilitatea bateriei</u>	Opționale	Opționale	Opționale

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip[...]</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
autonomia electrică (durabilitatea bateriilor) și poluanții gazoși, PM și PN (WLTP la 23 °C)						
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO ₂ (WLTP la 14 °C)	Declarație ²⁸	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Emisii de gaze de carter	Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare ²⁸	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Încercarea SHED privind emisiile evaporative	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip[...]</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
<u>Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Optionale</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Optionale</u>
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru emisii + autonomie	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip[...]</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord	Demonstrație + declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
[...] <u>Determinarea puterii</u>	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale

Tabelul 3: Aplicarea cerințelor privind încercările [...], a declarațiilor și a altor cerințe pentru omologarea de tip și extinderi ale acesteia pentru vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ pentru producători

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru [...]</u> omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
<u>Poluanții gazoși, PM și PN și emisiile de CO₂, consumul de combustibil în ciclul tranzitoriu (WHTC la rece și la cald)</u>	<u>Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de emisii și declarație pentru toți membrii familiei*</u> <u>**</u>	<u>Obligatorii pentru un motor din afara familiei</u> <u>**</u>	
Poluanții gazoși, [...] PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃) [...]	Încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate [...] <u>categoriile</u> de vehicule aplicabile <u>**</u>	[...] <u>Nu sunt obligatorii</u>	Încercare obligatorie pe un vehicul cu orice combustibil și pe orice categorie de vehicul și orice sarcină utilă pentru toate tipurile de motoare o dată la doi ani <u>**</u>
Eficiența energetică a remorcilor	Licență VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii
Procedura de încercare de verificare	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare <u>**</u>	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸
Durabilitatea privind emisiile	Declarație <u>**</u>	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
<u>Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un</u>	<u>Declarație</u> <u>**</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u> <u>**</u>	<u>Opționale</u> <u>**</u>

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
<u>reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării</u>			
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
<u>Determinarea puterii</u>	<u>Obligatorii</u> <u>**</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Demonstrație + declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
[...]	[...]	[...]	[...]
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii

*** Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.**

**** În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil pentru efectuarea acestei încercări.**

Tabelul 4: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale acestora în cazul vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe pentru [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip[...]</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...]care acordă omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Poluanții gazoși, [...] PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃) [...]	Încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate [...] categoriile de vehicule aplicabile **	(a se vedea cerințele pentru motor)	Obligatorii anual pentru un număr adecvat de tipuri de vehicule care funcționează cu orice carburant și orice categorie de vehicule care fac obiectul omologării de tip privind emisiile **	Opționale	Obligatorii/opționale	Opționale
Determinarea emisiilor de CO ₂ , a consumului de combustibil/energie electrică , a autonomiei cu emisii zero/autonomiei electrice ale unui vehicul	Eliberarea licenței VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale
Eficiența energetică a remorcilor	Eliberarea licenței VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe pentru [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip [...]</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Procedura de încercare de verificare	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
<u>Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Opționale</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Opționale</u>
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
<u>Determinarea puterii</u>	Obligatorii <u>**</u>	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	[...] <u>Obligatorii</u>	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip [...]</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale

**** În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil pentru efectuarea acestei încercări.**

Tabelul 5: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale acestora în cazul motoarelor destinate vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ pentru producători

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	Încercări și cerințe <u>pentru [...]</u> omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Poluanții gazoși, PM și PN și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil în ciclul tranzitoriu (WHTC la rece și la cald)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de emisii și declarație pentru toți membrii familiei**	Obligatorii pentru un motor din afara familiei	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4
<u>Poluanții gazoși, PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M₂, M₃, N₂ și N₃)</u>	<u>Încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate categoriile de vehicule aplicabile</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	
Încercări asupra motorului pentru verificarea datelor necesare pentru determinarea emisiilor de CO ₂	Obligatorii	Obligatorii	
Regenerare continuă/periodică	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	
<u>Determinarea puterii</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>	
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4	Nu sunt obligatorii	
[...]	[...]		

[...]

** Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.

Tabelul 6: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale acestora în cazul vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3 pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare	Încercări în cadrul supravegherii pieței
Actor relevant	Autoritatea [...] <u>care acordă omologarea de tip</u> [...]	Autoritatea [...] <u>care acordă omologarea de tip</u>	-	-
Poluanții gazoși, PM și PN și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil în ciclul tranzitoriu (WHTC la rece și la cald)	Obligatorii pentru motorul prototip și o declarație pentru toți membrii familiei**	Audituri sau încercări opționale	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4
Încercări asupra motorului pentru verificarea datelor necesare pentru determinarea emisiilor de CO ₂	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale		
Regenerare continuă/periodică	Declarație	Nu sunt obligatorii		
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii		
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii		
<u>Determinarea puterii</u>	<u>Obligatorii</u>	<u>Nu sunt obligatorii</u>		
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii		
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4			
Puterea motorului	Obligatorii	Nu sunt obligatorii		

****Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.**

Tabelul 7: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip a sistemelor pentru controlul poluării destinate producătorilor

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Demonstrație privind performanța și durabilitatea cu piese învechite	Obligatorii/Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale
Verificarea cerinței privind durabilitatea în condiții reale (încercare RDE cu vehicule vechi)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale

Tabelul 8: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip a sistemelor pentru controlul poluării destinate statelor membre și părților terțe recunoscute/Comisie

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip [...]</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă</u> omologarea de tip</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Demonstrație privind performanța și durabilitatea cu piese învechite	Obligatorii	Opționale	Opționale [...]	<u>Opționale</u>	Opționale [...]	<u>Opționale</u>
Verificarea cerinței privind durabilitatea în condiții reale (încercare RDE cu vehicule vechi)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale [...]	<u>Opționale</u>	Obligatorii [...]	<u>Opționale</u>

Tabelul 9: Aplicarea cerințelor privind încercările pentru omologarea de tip a sistemelor de frânare pentru producători

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Încercarea privind emisiile sistemului de frânare în ciclul de frânare WLTP	Obligatorii	Obligatorii	[...] <u>Nu sunt obligatorii</u>

Tabelul 10: Aplicarea cerințelor privind încercările pentru omologarea de tip a sistemelor de frânare pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe <u>pentru</u> [...] omologarea de tip privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă omologarea de tip</u></i> [...]	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă omologarea de tip</u></i>	<i>Autoritatea [...] <u>care acordă omologarea de tip</u></i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>	<i>Autoritățile de supraveghere a pieței</i>	<i>Părți terțe și Comisia</i>
Încercarea privind emisiile sistemului de frânare în ciclul de frânare WLTP	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	[...] <u>Nu sunt obligatorii</u> [...]	<u>Optionale pentru verificarea ponderii frânării cu fricțiune în timpul încercărilor WLTP</u>	Opționale <u>pentru verificarea ponderii frânării cu fricțiune în timpul încercărilor WLTP</u> [...]	<u>Opționale pentru verificarea ponderii frânării cu fricțiune în timpul încercărilor WLTP</u>

ANEXA VI

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

(1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Regulamentul (CE) nr. 715/2007	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)
Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 2 alineatul (1)
Articolul 2 alineatul (2)	[...]
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4 alineatul (1)[...]	Articolul 4 alineatul (1)[...]
[...]	[...]
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 7 alineatul [...] (24)
Articolul 4 alineatul (4)	Articolul [...] 14
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul [...] 4 alineatul (5)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 14[...]
[...]	[...]
Articolul 10	Articolul 10
Articolul 11	Articolul 11
Articolul 12	—
Articolul 13	<u>Articolul 18a</u>
Articolul 14	—
Articolul 15	Articolul 17
Articolul 16	—
Articolul 17	Articolul 19
Articolul 18	Articolul 20
Anexa I	Anexa I
Anexa II	—

(2) Regulamentul (CE) nr. 595/2009

Regulamentul (CE) nr. 595/2009	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 primul paragraf	Articolul 2[...]
Articolul 2 al doilea paragraf	—
Articolul 2 al treilea paragraf	—
Articolul 2 al patrulea paragraf	—
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul [...] <u>14</u>
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul [...] <u>4 alineatul (5)</u>
Articolul 5 alineatul (4)	Articolul 14[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Articolul 7	Articolul 12
Articolul 8	Articolul 10 alineatele (4) <u>și (4a)</u> , [...] Articolul 10 alineatele (5) <u>și (5a)</u>
Articolul 9	Articolul 11
Articolul 10	—
Articolul 11	<u>Articolul 18a</u>
Articolul 12	—
Articolul 13	Articolul 17
[...]	[...]
Articolul 14	<u>Articolul 14 alineatul (7) și articolul 14 alineatul (8)</u>

Regulamentul (CE) nr. 595/2009	Prezentul regulament
Articolul 15	—
Articolul 16	—
Articolul 17	Articolul 19
Articolul 18	Articolul 20
Anexa I	Anexa I
Anexa II	—
