II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2017/1347 AL COMISIEI

din 13 iulie 2017

de corectare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei și a Regulamentului (UE) 2017/1151 al Comisiei de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere 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 ([1]), în special articolul 8 și articolul 14 alineatul (3),

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) ([2]), în special articolul 39 alineatul (2),

având în vedere 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 ([3]), în special articolul 5 alineatul (4),

întrucât:

(1) Directiva 2007/46/CE stabilește cadrul pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Mai multe elemente ale acestui cadru, în special în legătură cu documentul informativ al producătorului, rapoartele de încercare, certificatul de conformitate și condițiile omologării, trebuie să fie adaptate pentru a ține seama de noul Regulament (UE) 2017/1151 al Comisiei ([4]).

(2) Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 impun ca vehiculele ușoare și, respectiv, vehiculele grele să respecte anumite limite de emisii și stabilesc cerințe suplimentare privind accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor.

([1]) JO L 171, 29.6.2007, p. 1.
([2]) JO L 263, 9.10.2007, p. 1.
([3]) JO L 188, 18.7.2009, p. 1.
([4]) Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 (JO L 175, 7.7.2017, p. 1)..

(3) În ceea ce privește vehiculele grele, prin Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei ([1]), au fost adoptate anumite dispoziții tehnice specifice necesare pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009. Pentru a asigura aplicarea sa corectă, este necesară corectarea mai multor erori tehnice din anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.

(4) În ceea ce privește vehiculele ușoare, prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ([2]) și prin Regulamentul (UE) 2017/1151, au fost adoptate anumite dispoziții tehnice specifice necesare pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Printr-o modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008, Regulamentul (UE) 2017/1221 al Comisiei ([3]) a introdus o nouă procedură pentru emisiile evaporative. Regulamentul (UE) 2017/1151 a aliniat procedura de omologare la procedurile de încercare a vehiculelor ușoare armonizate la nivel mondial (WLTP), astfel cum au fost stabilite în Regulamentul tehnic mondial (RTM) nr. 15 al Comisiei Economice a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU).

(5) În ceea ce privește noua procedură de încercare privind emisiile evaporative, ar trebui clarificată data de aplicare a modificărilor introduse prin Regulamentul (UE) 2017/1221. Noua procedură de încercare ar trebui să devină obligatorie pentru toate noile omologări de tip și pentru toate cazurile de primă înmatriculare a vehiculelor începând de la 1 septembrie 2019.

(6) În ceea ce privește noua procedură WLTP, pentru aplicarea sa corectă, este necesară corectarea mai multor erori tehnice la articolele 2 și 15 și în anexele I, IIIA, V, VII, VIII, XII și XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.

(7) În plus, ar trebui clarificată procedura de încercare WLTP pentru familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum.

(8) Corecturile prevăzute în prezentul regulament sunt intrinsec legate între ele, deoarece numai în ansamblu pot să asigure aplicarea corectă a măsurilor respective de omologare de tip.

(9) În consecință, Directiva 2007/46/CE, Regulamentul (UE) nr. 715/2007, Regulamentul (UE) nr. 582/2011, Regulamentul (UE) 2017/1221 și Regulamentul (UE) 2017/1151 ar trebui modificate corespunzător.

(10) Dată fiind necesitatea ca Regulamentul (UE) 2017/1221 și Regulamentul (UE) 2017/1151 să se aplice în mod corect, prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în regim de urgență.

(11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Corectarea Directivei 2007/46/CE

Anexele I, VIII, IX și XI la Directiva 2007/46/CE se corectează în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Corectarea Regulamentului (UE) nr. 582/2011

Anexele I, II și X la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se corectează în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

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

([2]) Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

([3]) Regulamentul (UE) 2017/1221 al Comisiei din 22 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei în ceea ce privește metodologia pentru determinarea emisiilor evaporative (încercare de tipul 4) (JO L 174, 7.7.2017, p. 3).

Articolul 3

Corectarea Regulamentului (UE) 2017/1221

La articolul 2 din Regulamentul (UE) 2017/1221, se adaugă următorul paragraf:

„Se aplică de la 1 septembrie 2019."

Articolul 4

Corectarea Regulamentului (UE) 2017/1151

Regulamentul (UE) 2017/1151 se corectează după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. «odometru» înseamnă un instrument care îi indică conducătorului distanța totală parcursă de vehicul de la fabricarea sa;";

(b) punctul 33 se elimină;

(c) punctele 47 și 48 se înlocuiesc cu următorul text:

„47. «rezervor monostrat» înseamnă un rezervor de combustibil construit cu un singur strat de material, cu excluderea rezervoarelor metalice, dar incluzând materialele fluorurate/sulfonate;

48. «rezervor multistrat» înseamnă un rezervor de combustibil construit cu cel puțin două straturi de materiale diferite, dintre care unul este dintr-un material impermeabil la hidrocarburi;";

(d) se adaugă următorul punct 49:

„49. «categorie de inerție» înseamnă o categorie de mase de încercare ale vehiculului care corespunde inerției echivalente specificate în tabelul A4a/3 din anexa 4a la Regulamentul ONU-CEE nr. 83, când masa de încercare este egală cu masa de referință."

2. Articolul 15 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Începând cu 1 septembrie 2017, în cazul vehiculelor din categoriile M1, M2 și al vehiculelor din categoria N1 clasa I, și cu 1 septembrie 2018, în cazul vehiculelor din categoria N1 clasele II și III și al vehiculelor din categoria N2, autoritățile naționale trebuie să refuze, din motive legate de emisii sau de consumul de combustibil, acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip în ceea ce privește noile tipuri de vehicule care nu sunt conforme cu prezentul regulament.

Pentru noile omologări de tip solicitate înainte de 1 septembrie 2019, poate fi aplicată, la cererea producătorului, procedura de încercare privind emisiile evaporative prevăzută în anexa 7 la Regulamentul ONU-CEE nr. 83 în locul procedurii prevăzute în anexa VI la prezentul regulament în scopul determinării emisiilor evaporative ale vehiculului.

(3) Începând cu 1 septembrie 2018, în cazul vehiculelor din categoriile M1, M2 și al vehiculelor din categoria N1 clasa I, și cu 1 septembrie 2019, în cazul vehiculelor din categoria N1 clasele II și III și al vehiculelor din categoria N2, autoritățile naționale, din motive legate de emisii sau de consumul de combustibil, în cazul vehiculelor noi care nu sunt în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, trebuie să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și trebuie să interzică înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a acestor vehicule.

Pentru vehiculele noi înmatriculate înainte de 1 septembrie 2019, poate fi aplicată, la cererea producătorului, procedura de încercare privind emisiile evaporative prevăzută în anexa 7 la Regulamentul ONU-CEE nr. 83 în locul procedurii prevăzute în anexa VI la prezentul regulament în scopul determinării emisiilor evaporative ale vehiculului.";

(b) litera (a) de la alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) tipul de încercări 1/I efectuate în conformitate cu anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 până la 3 ani după datele specificate în articolul 10 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sunt recunoscute de autoritatea de omologare în scopul producerii de componente deteriorate sau cu defecte pentru simularea defecțiunilor la evaluarea conformității cu cerințele anexei XI la prezentul regulament;";

(c) se adaugă următoarea literă (c) la alineatul (5):

„(c) demonstrațiile privind durabilitatea atunci când a fost efectuat și încheiat tipul de încercări 1/I în conformitate cu anexa VII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 până la 3 ani după datele specificate în articolul 10 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sunt recunoscute de autoritatea de omologare drept echivalente în scopul îndeplinirii cerințelor din anexa VII la prezentul regulament."

3. Anexele I, IIIA, V, VI, VII, VIII, XII și XXI se corectează în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 5

Intrare în vigoare

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

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2017.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Directiva 2007/46/CE se corectează după cum urmează:

1. Anexa I se corectează după cum urmează:

   (a) punctul 3.2.12.2.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

   „3.2.12.2.1.3. Tipul de acțiune catalitică: … [oxidare, trei căi, captator de NOx pentru ardere cu amestec sărac, SCR (reducere catalitică selectivă), catalizator de NOx pentru ardere cu amestec sărac sau altele]";

   (b) numărul punctului 3.2.12.7.6.3 se modifică în 3.2.12.2.7.6.3;

   (c) se inserează următoarele puncte:

   „3.5.7.2.1.1.0. Vehicul H (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.1.2.0. Vehicul L (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.2.1.0. Vehicul H (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.2.2.0. Vehicul L (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.2.3.0. Vehicul M (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.3.1.0. Vehicul H (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.3.2.0. Vehicul L (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km"

   „3.5.7.2.3.3.0. Vehicul M (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km".

2. Anexa VIII se corectează după cum urmează:

   (a) în tabelul „Corecția în funcție de temperatura ambiantă (ATCT)" de la punctul 2.1.1, coloana „Matricea familiei de rezistență la înaintare pe drum" se elimină;

   (b) al treilea tabel de la punctul 3.1, cu coloanele sale „Identificatorul matricei familiei de rezistență la înaintare pe drum" și „Varianta/versiunea", se elimină;

   (c) în al patrulea tabel, „Rezultate", de la punctul 3.1, coloana „Identificatorul matricei familiei de rezistență la înaintare pe drum" se elimină;

   (d) în partea de jos a tabelului „Rezultate" de la punctul 3.1, se adaugă următorul rând:

„Aria suprafeței frontale (m^2) (numai pentru vehicule din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum)"			

   (e) nota de subsol 23 de la punctul 3.1 se elimină;

   (f) ultimul rând de la punctul 3.1, sub tabelul „Rezultate", se înlocuiește cu următorul text:

   „A se repeta pentru fiecare familie de interpolare.";

   (g) al treilea tabel de la punctul 3.2, cu coloanele sale „Identificatorul matricei familiei de rezistență la înaintare pe drum" și „Varianta/versiunea", se elimină;

   (h) în al patrulea tabel, „Rezultate", de la punctul 3.2, coloana „Identificatorul matricei familiei de rezistență la înaintare pe drum" se elimină;

   (i) ultimul rând din tabelul „Rezultate" de la punctul 3.2 se înlocuiește astfel:

„Aria suprafeței frontale (m^2) (numai pentru vehicule din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum)"			

   (j) al treilea tabel de la punctul 3.3, cu coloanele sale „Identificatorul matricei familiei de rezistență la înaintare pe drum" și „Varianta/versiunea", se elimină;

   (k) în al patrulea tabel, „Rezultate", de la punctul 3.3, coloana „Identificatorul familiei de matrici" se elimină;

(l) ultimul rând din tabelul „Rezultate” de la punctul 3.3 se înlocuiește astfel:

„Aria suprafeței frontale (m^2) (numai pentru vehicule din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum)”			

(m) punctul 3.5 se înlocuiește cu următorul text:

„3.5. Raport (rapoarte) de ieșire de la instrumentul de corelare în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1151

A se repeta pentru fiecare familie de interpolare:

Identificatorul familiei de interpolare [Nota de subsol: «Numărul omologării de tip + Numărul secvenței familiei de interpolare»]: …

Raport VH: …

Raport VL (dacă este cazul): …

3.5.1. Factor de deviere (dacă este cazul)

A se repeta pentru fiecare familie de interpolare:

Identificatorul familiei de interpolare [Nota de subsol: «Numărul omologării de tip + Numărul secvenței familiei de interpolare»]: …

3.5.2. Factor de verificare (dacă este cazul)

A se repeta pentru fiecare familie de interpolare:

Identificatorul familiei de interpolare [Nota de subsol: «Numărul omologării de tip + Numărul secvenței familiei de interpolare»]: …”.

3. Anexa IX se corectează după cum urmează:

(a) în partea II, *Vehicule incomplete, pagina 2*, „Categoria de vehicule M1”, „Categoria de vehicule N1”, „Categoria de vehicule M2” și „Categoria de vehicule N2”, punctul 49 se înlocuiește cu următorul text:

„49. Emisiile de CO_2/consumul de combustibil/consumul de energie electrică ([m]) ([t]):

1. Toate grupurile motopropulsoare, cu excepția vehiculelor pur electrice (dacă este cazul)

Valorile NEDC	Emisiile de CO_2	Consumul de combustibil
Condiții urbane ([1]):	… g/km	… l/100 km sau m^3/100 km sau kg/100 km ([1])
Condiții extraurbane ([1]):	… g/km	… l/100 km sau m^3/100 km sau kg/100 km ([1])
Combinat ([1]):	… g/km	… l/100 km sau m^3/100 km sau kg/100 km ([1])
Ponderat ([1]), combinat	… g/km	… l/100 km sau m^3/100 km sau kg/100 km
Factor de deviere (dacă este cazul)		
Factor de verificare (dacă este cazul)	«1» sau «0»	

2. Vehicule pur electrice și vehicule hibride electrice OVC (dacă este cazul)

Consumul de energie electrică [ponderat, combinat ([1])]		… Wh/km
Autonomia electrică		… km

3. Vehicul echipat cu o ecoinovație (ecoinovații): da/nu [1]

3.1. Codul general al ecoinovației (ecoinovațiilor) [P1]: …

3.2. Totalul economiilor de emisii de CO_2 datorate ecoinovației (ecoinovațiilor) [P2] (a se repeta pentru fiecare combustibil de referință utilizat în cadrul încercărilor):

3.2.1. Economii NEDC: …g/km (dacă este cazul)

3.2.2. Economii WLTP: …g/km (dacă este cazul)

4. Toate grupurile motopropulsoare, cu excepția vehiculelor pur electrice, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 (dacă este cazul)

Valorile WLTP	Emisiile de CO_2	Consumul de combustibil
L [1]:	… g/km	… l/100 km sau m³/100 km sau kg/100 km [1]
M [1]:	… g/km	… l/100 km sau m³/100 km sau kg/100 km [1]
H [1]:	… g/km	… l/100 km sau m³/100 km sau kg/100 km [1]
Extra H [1]:	… g/km	… l/100 km sau m³/100 km sau kg/100 km [1]
Combinat:	… g/km	… l/100 km sau m³/100 km sau kg/100 km [1]
Ponderat, combinat [1]	… g/km	… l/100 km sau m³/100 km sau kg/100 km [1]

5. Vehicule pur electrice și vehicule hibride electrice OVC, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 (dacă este cazul)

5.1. Vehicule pur electrice

Consumul de energie electrică:		… Wh/km
Autonomia electrică		… km
Autonomia electrică în oraș		… km

5.2. Vehicule electrice hibride OVC

Consumul de energie electrică ($EC_{AC,weighted}$)		… Wh/km
Autonomia electrică (EAER)		… km
Autonomia electrică în oraș (EAER city)		… km”

(b) în partea I, *Vehicule complete și completate, pagina 2*, „Categoria de vehicule M3” și „Categoria de vehicule N3”, și în partea II, *Vehicule incomplete, pagina 2*, „Categoria de vehicule M3” și „Categoria de vehicule N3”, punctul 47.1 se elimină;

(c) în partea I, *Vehicule complete și completate, pagina 2*, „Categoria de vehicule M2” și „Categoria de vehicule N2”, și în partea II, *Vehicule incomplete, pagina 2*, „Categoria de vehicule M2” și „Categoria de vehicule N2”, la punctul 47.1 se adaugă o trimitere la nota explicativă [t].

ANEXA II

Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se corectează după cum urmează:

1. La anexa I, apendicele 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 9

Sistemul de numerotare a certificatelor de omologare CE de tip

Secțiunea 3 a numărului de omologare CE de tip eliberat în conformitate cu articolul 6 alineatul (1), articolul 8 alineatul (1) și articolul 10 alineatul (1) este compusă din numărul actului de punere în aplicare sau al celui mai recent act de modificare a acestuia aplicabil pentru omologarea CE de tip. Numărul este urmat de un caracter alfabetic care reflectă cerințele pentru sistemele OBD și SCR în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1

Litera	OTL NO_x (1)	OTL PM (2)	OTL CO (6)	IUPR (13)	Calitatea reactivului	Monitoare suplimentare ale OBD (12)	Cerințe privind pragul de putere (14)	Date de punere în aplicare: tipuri noi	Date de punere în aplicare: toate vehiculele	Ultima dată de înmatriculare
A (9) (10) B (10)	Rubrica «Perioada de tranziție» din tabelul 1 sau tabelul 2	Monitorizarea performanței (3)	N/A	Perioada de tranziție (7)	Perioada de tranziție (4)	N/A	20 %	31.12.2012	31.12.2013	31.8.2015 (9) 30.12.2016 (10)
B (11)	Rubrica «Perioada de tranziție» din tabelele 1 și 2	N/A	Rubrica «Perioada de tranziție» din tabelul 2	N/A	Perioada de tranziție (4)	N/A	20 %	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Rubrica «Cerințe generale» din tabelul 1 sau tabelul 2	Rubrica «Cerințe generale» din tabelul 1	Rubrica «Cerințe generale» din tabelul 2	Generalități (8)	Generalități (5)	Da	20 %	31.12.2015	31.12.2016	31.8.2019
D	Rubrica «Cerințe generale» din tabelul 1 sau tabelul 2	Rubrica «Cerințe generale» din tabelul 1	Rubrica «Cerințe generale» din tabelul 2	Generalități (8)	Generalități (5)	Da	10 %	1.9.2018	1.9.2019	

Legendă:
(1) Cerințe de monitorizare ale «OTL NOx», astfel cum sunt specificate în tabelul 1 din anexa X pentru motoare și vehicule cu combustibil dual și aprindere prin comprimare și în tabelul 2 din anexa X pentru motoare și vehicule cu aprindere prin scânteie.
(2) Cerințe de monitorizare ale «PM OTL», astfel cum sunt specificate în tabelul 1 din anexa X pentru motoare și vehicule cu combustibil dual și aprindere prin comprimare.
(3) Cerințe privind «monitorizarea performanței», astfel cum sunt specificate la punctul 2.1.1 din anexa X.
(4) Cerințe «tranzitorii» privind calitatea reactivului, astfel cum sunt specificate la punctul 7.1 din anexa XIII.
(5) Cerințe «generale» privind calitatea reactivului, astfel cum sunt specificate la punctul 7.1.1 din anexa XIII.
(6) Cerințe de monitorizare ale «CO OTL», astfel cum sunt specificate în tabelul 2 din anexa X pentru motoare și vehicule cu aprindere prin scânteie.
(7) Cerințele «tranzitorii» privind IUPR, astfel cum sunt specificate în secțiunea 6 din anexa X.
(8) Cerințele «generale» privind IUPR, astfel cum sunt specificate în secțiunea 6 din anexa X.
(9) Pentru motoare cu aprindere prin scânteie și vehicule echipate cu astfel de motoare.
(10) Pentru motoare cu combustibil dual și aprindere prin comprimare și vehicule echipate cu astfel de motoare.
(11) Se aplică numai în cazul motoarelor cu aprindere prin scânteie și al vehiculelor echipate cu astfel de motoare.
(12) Dispoziții suplimentare referitoare la cerințele de monitorizare, în conformitate cu punctul 2.3.1.2 din anexa 9A la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU.
(13) Specificațiile IUPR sunt prezentate în anexa X. Motoarele cu aprindere prin scânteie și vehiculele echipate cu astfel de motoare nu sunt supuse IUPR.
(14) Cerința ISC stabilită în apendicele 1 la anexa II.
N/A Nu se aplică."

2. În anexa II, punctul 1 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. INTRODUCERE

Prezentul apendice descrie procedurile de determinare a emisiilor gazoase prin măsurători efectuate în timpul circulației vehiculelor pe șosea, utilizând sisteme portabile de măsurare a emisiilor (denumite în continuare «PEMS»). Emisiile de poluanți care urmează să fie măsurate din emisiile de evacuare provenite de la motor includ componentele: monoxid de carbon, hidrocarburi totale și oxizi de azot pentru motoarele cu aprindere prin compresie și monoxid de carbon, hidrocarburi nemetanice, metan și oxizi de azot pentru motoarele cu aprindere prin scânteie. În plus, dioxidul de carbon se măsoară în vederea aplicării procedurilor de calcul descrise în secțiunea 4.

În cazul motoarelor alimentate cu gaz natural, producătorul, serviciul tehnic sau autoritatea de omologare poate alege să măsoare doar emisiile de hidrocarburi totale (THC), în loc să măsoare emisiile de metan și hidrocarburi nemetanice. În acest caz, limita de emisie pentru emisiile de hidrocarburi totale este aceeași cu cea specificată în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 pentru emisiile de metan. În scopul calculării factorilor de conformitate în temeiul punctelor 4.2.3 și 4.3.2 din prezentul apendice, limita aplicabilă este, în acest caz, doar limita de emisie de metan.

În cazul motoarelor alimentate cu alte gaze decât gazul natural, producătorul, serviciul tehnic sau autoritatea de omologare poate alege să măsoare emisiile de hidrocarburi totale (THC), în loc să măsoare emisiile de hidrocarburi nemetanice. În acest caz, limita de emisie pentru emisiile de hidrocarburi totale este aceeași cu cea specificată în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 pentru emisiile de hidrocarburi nemetanice. În scopul calculării factorilor de conformitate în temeiul punctelor 4.2.3 și 4.3.2 din prezentul apendice, limita aplicabilă este, în acest caz, doar limita de emisii nemetanice.”.

3. În anexa X, punctul 2.4.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.1.3. Standardul OBD Euro 6-2 din tabelul 1 din apendicele 6 la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 se consideră echivalent cu caracterele C și D din tabelul 1 din apendicele 9 la anexa I la prezentul regulament.”

ANEXA III

Regulamentul (UE) 2017/1151 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se corectează după cum urmează:

(a) la punctul 2.4, figura I.2.4 se înlocuiește după cum urmează:

„Figura I.2.4

Aplicarea cerințelor de încercare pentru omologarea de tip și extinderi

Categoria de vehicule	Vehicule cu motor aprindere prin scânteie, inclusiv hibride [1]								Vehicule cu motor cu aprindere prin compresie, inclusiv hibride	Vehicule pur electrice	Vehicule cu pilă de combustie cu hidrogen
	Monocombustibil				Bicombustibil [3]			Multicombustibil [3]			
Combustibil de referință	Benzină (E10)	GPL	Gaz natural/biometan	Hidrogen (ICE)	Benzină (E10) GPL	Benzină (E10) Gaz natural/biometan	Benzină (E10) Hidrogen (ICE) [4]	Benzină (E10) Etanol (E85)	Motorină (B7) [5]	—	Hidrogen (pilă de combustie)
Gaze poluante (Încercare de tipul 1)	Da	Da	Da	Da [4]	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da	—	—
PM (Încercare de tipul 1)	Da [2]	—	—	—	Da [2] (numai benzină)	Da [2] (numai benzină)	Da [2] (numai benzină)	Da [2] (ambii combustibili)	Da	—	—
PN	Da [2]	—	—	—	Da [2] (numai benzină)	Da [2] (numai benzină)	Da [2] (numai benzină)	Da [2] (ambii combustibili)	Da	—	—
Poluanți gazoși, RDE (încercare de tip 1A)	Da	Da	Da	Da [4]	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da	—	—
PN, RDE (încercare de tip 1A)	Da [2]	—	—	—	Da (ambii combustibili) [2]	Da (ambii combustibili) [2]	Da (ambii combustibili) [2]	Da (ambii combustibili) [2]	Da	—	—
Emisii cu motorul la ralanti (Încercare de tipul 2)	Da	Da	Da	—	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (numai benzină)	Da (ambii combustibili)	—	—	—

Categoria de vehicule	Vehicule cu motor aprindere prin scânteie, inclusiv hibride (1)								Vehicule cu motor cu aprindere prin compresie, inclusiv hibride	Vehicule pur electrice	Vehicule cu pilă de combustie cu hidrogen
	Monocombustibil				Bicombustibil (3)			Multicombustibil (3)			
Emisii de gaze de carter (Încercare de tipul 3)	Da	Da	Da	—	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	—	—	—
Emisii evaporative (Încercare de tipul 4)	Da	—	—	—	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	—	—	—
Durabilitate (Încercare de tipul 5)	Da	Da	Da	Da	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da	—	—
Emisii la temperatură joasă (Încercare de tipul 6)	Da	—	—	—	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (numai benzină)	Da (ambii combustibili)	—	—	—
Conformitatea în funcționare	Da	Da	Da	Da	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da	—	—
Diagnosticarea la bord	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	—	—
Măsurarea emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și determinarea autonomiei electrice	Da	Da	Da	Da	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da (ambii combustibili)	Da	Da	Da
Opacitatea fumului	—	—	—	—	—	—	—	—	Da	—	—
Puterea motorului	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da

(1) Procedurile specifice de încercare pentru vehiculele cu hidrogen și cu multicombustibil biomotorină vor fi definite într-o etapă ulterioară.
(2) Limitele și procedurile de măsurare pentru masa și numărul de particule se aplică numai în cazul vehiculelor echipate cu motoare cu injecție directă.
(3) Atunci când un vehicul bicombustibil este combinat cu un vehicul multicombustibil, sunt valabile ambele cerințe pentru încercări.
(4) Atunci când vehiculul funcționează cu hidrogen, se determină numai emisiile de NO_x.
(5) Cerințele suplimentare pentru biomotorină se vor defini ulterior."

(b) apendicele 3 se corectează după cum urmează:

(i) se inserează următoarele puncte:

„3.5.7.2.1.1.0. Vehicul H (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.1.2.0. Vehicul L (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.2.1.0. Vehicul H (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.2.2.0. Vehicul L (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.2.3.0. Vehicul M (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.3.1.0. Vehicul H (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.3.2.0. Vehicul L (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.3.3.0. Vehicul M (dacă este cazul) (NEDC): ..... g/km”;

(ii) la punctul 3.5.8.3, notele explicative corespunzătoare literelor ([w])-([w5]) se elimină;

(iii) după tabel, în modelul de fișă de informații, se inserează următorul text:

„*Note explicative*

([1]) A se elimina mențiunile necorespunzătoare (există situații în care nu trebuie să se elimine nicio mențiune, întrucât sunt valabile mai multe opțiuni).

([2]) A se specifica toleranța.

([3]) Se completează aici valorile superioare și inferioare pentru fiecare variantă.

([6]) Vehiculele care pot fi alimentate atât cu benzină, cât și cu combustibil gazos și în cazul cărora sistemul de alimentare cu benzină este montat numai pentru cazuri de urgență sau în scopul pornirii și al căror rezervor de benzină are o capacitate de cel mult 15 litri se vor considera, în ceea ce privește încercarea, vehicule care pot funcționa numai cu combustibil gazos.

([7]) Se specifică echipamentele opționale care afectează dimensiunile vehiculului.

([8]) Clasificare conform definițiilor prevăzute în partea A a anexei II.

([f]) În cazul în care există un model cu o cabină normală și unul cu o cabină cu cușetă, trebuie declarate ambele mase și ambele dimensiuni.

([g]) Standardul ISO 612: 1978 – Vehicule rutiere – Dimensiunile autovehiculelor și ale vehiculelor tractate – termeni și definiții.

([h]) Masa conducătorului auto este considerată a fi 75 de kg.

Sistemele care conțin lichide (cu excepția celor destinate apelor uzate care trebuie să rămână goale) sunt umplute la 100 % din capacitatea specificată de producător.

Informațiile menționate la punctul 2.6 litera (b) și la punctul 2.6.1 litera (b) nu trebuie neapărat să fie furnizate pentru vehicule din categoriile N2, N3, M2, M3, O3 și O4.

([i]) Pentru remorci sau semiremorci și pentru vehicule cu remorcă sau semiremorcă care exercită o sarcină verticală semnificativă asupra dispozitivului de cuplare sau asupra șeii de cuplare, această valoare, împărțită la accelerația gravitațională, este inclusă în masa maximă tehnic admisibilă.

([k]) În cazul unui vehicul care poate funcționa cu benzină, cu motorină etc., precum și în combinație cu alt combustibil, aceste rubrici se completează de câte ori este necesar.

În cazul motoarelor și sistemelor neconvenționale, producătorul trebuie să furnizeze informații echivalente celor menționate aici.

([l]) Această cifră se rotunjește la cea mai apropiată zecime de milimetru.

([m]) Această valoare se calculează (π = 3,1416) și se rotunjește la cel mai apropiat cm^3.

([n]) Determinat în conformitate cu cerințele din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, după caz.

([o]) Determinat în conformitate cu cerințele din Directiva 80/1268/CEE a Consiliului (JO L 375, 31.12.1980, p. 36).

([p]) Detaliile specificate trebuie prezentate pentru oricare variantă propusă.

([q]) Pentru remorci, viteza maximă admisă de producător.

([w]) Ecoinovații.

([w1]) A se extinde tabelul, dacă este cazul, utilizând un rând suplimentar pentru fiecare ecoinovație.

([w2]) Numărul deciziei Comisiei de omologare a ecoinovației.

([w3]) Atribuit în decizia Comisiei de omologare a ecoinovației.

([w4]) Cu acordul autorității de omologare de tip, dacă se aplică o metodologie de modelare în locul ciclului de încercare de tipul 1, această valoare va fi cea prevăzută în metodologia de modelare.

([w5]) Suma economiilor de emisii de CO_2 pentru fiecare ecoinovație individuală.";

(iv) în apendicele la fișa de informații, tabelul se înlocuiește cu următorul tabel:

„VL (dacă există)	VH	V reprezentativ (numai pentru familii de matrice de rezistență la înaintarea pe drum)
2.2. Tipul de caroserie a vehiculului (variantă/versiune)	2.2. Tipul de caroserie a vehiculului (variantă/versiune)	2.2. Tipul de caroserie a vehiculului (variantă/versiune)
2.3. Metoda utilizată pentru determinarea rezistenței la înaintare pe drum (măsurare sau calcul pe familie de rezistență la înaintare pe drum)	2.3. Metoda utilizată pentru determinarea rezistenței la înaintare pe drum (măsurare sau calcul pe familie de rezistență la înaintare pe drum)	2.3. Metoda utilizată pentru determinarea rezistenței la înaintare pe drum (măsurare sau calcul pe familie de matrice de rezistență la înaintare pe drum)
2.4. Informații privind rezistența la înaintare pe drum obținute în urma încercării	2.4. Informații privind rezistența la înaintare pe drum obținute în urma încercării	2.4. Informații privind rezistența la înaintare pe drum obținute în urma încercării
2.4.1. Marca și tipul pneurilor:	2.4.1. Marca și tipul pneurilor:	2.4.1. Marca și tipul pneurilor:
2.4.2. Dimensiunile pneurilor (față/spate):	2.4.2. Dimensiunile pneurilor (față/spate):	2.4.2. Dimensiunile pneurilor (față/spate):
2.4.4. Presiunea pneurilor (față/spate) (kPa):	2.4.4. Presiunea pneurilor (față/spate) (kPa):	2.4.4. Presiunea pneurilor (față/spate) (kPa):
2.4.5. Rezistența la rulare a pneurilor (față/spate) (kg/tonă):	2.4.5. Rezistența la rulare a pneurilor (față/spate) (kg/tonă):	2.4.5. Rezistența la rulare a pneurilor (față/spate) (kg/t) și clasa RR (A-G):
2.4.6. Masa de încercare a vehiculului (kg):	2.4.6. Masa de încercare a vehiculului (kg):	2.4.6. Masa de încercare a vehiculului (kg):
2.4.7. Delta Cd.A față de VH (m^2)		
2.4.8. Coeficienții de rezistență la înaintarea pe drum f0, f1, f2	2.4.8. Coeficienții de rezistență la înaintarea pe drum f0, f1, f2	2.4.8. Coeficienții de rezistență la înaintarea pe drum f0, f1, f2
		2.4.9. Aria suprafeței frontale m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10. Informații privind instrumentul de calcul pentru calcularea rezistenței la înaintare pe drum pentru VH și VL";

(c) în apendicele 4, „Addendumul la certificatul de omologare CE de tip nr. …” se corectează după cum urmează:

(i) la punctul 2.1, se adaugă următorul tabel după tabelul intitulat „Încercarea ATCT”:

„Rezultatul încercării ATCT	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO_x (mg/km)	$THC + NO_x$ (mg/km)	PM (mg/km)	PN ($\#.10^{11}$/km)
Valoare măsurată (1) (2)							

(1) Dacă este cazul.
(2) Rotunjită la două zecimale.”;

(ii) la punctul 2.1, cuvintele „*Tipul 4: … g/încercare*” se înlocuiesc cu cuvintele „*Tipul 4: … g/încercare; procedură de încercare în conformitate cu anexa VI la Regulamentul (CE) nr. 692/2008: Da/nu*”;

(iii) în apendicele la addendumul la certificatul de omologare de tip, punctul 3 se înlocuiește după cum urmează:

„3. Factori de deviere și de verificare [determinați în conformitate cu punctul 3.2.8 din anexa I la Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153]:

Factor de deviere (dacă este cazul)	
Factor de verificare (dacă este cazul)	«1» sau «0»”
Cod de control de identificare al raportului de ieșire al instrumentului de corelare	

(d) în apendicele 6, tabelul 1 se înlocuiește după cum urmează:

Tabelul 1

„Caracter	Standardul privind emisiile	Standardul privind OBD	Categoria și clasa vehiculului	Motorul	Data punerii în aplicare: tipuri noi	Data punerii în aplicare: vehicule noi	Ultima dată de înmatriculare
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 clasa I	PI, CI			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 clasa I	PI, CI			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 clasa II	PI, CI			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 clasa II	PI, CI			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 clasa III, N2	PI, CI			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 clasa III, N2	PI, CI			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 clasa I	PI, CI		1.9.2018	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 clasa II	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 clasa III, N2	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 clasa I	PI, CI	1.9.2017 (*)		31.8.2019

„Caracter	Standardul privind emisiile	Standardul privind OBD	Categoria și clasa vehiculului	Motorul	Data punerii în aplicare: tipuri noi	Data punerii în aplicare: vehicule noi	Ultima dată de înmatriculare
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 clasa I	PI, CI	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 clasa II	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 clasa II	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 clasa III, N2	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 clasa III, N2	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 clasa I	PI, CI	1.1.2020	1.1.2021	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 clasa II	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 clasa III, N2	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AX	nu se aplică	nu se aplică	Toate vehiculele	Baterie, vehicul pur electric			
AY	nu se aplică	nu se aplică	Toate vehiculele	Pilă de combustie			
AZ	nu se aplică	nu se aplică	Toate vehiculele utilizând certificate în conformitate cu punctul 2.1.1 din anexa I	PI, CI			

(*) Această limitare nu se aplică dacă un vehicul a obținut o omologare de tip în conformitate cu cerințele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și de normele de punere în aplicare a acestuia până la 1 septembrie 2017, în cazul vehiculelor de categoria M și de categoria N1 clasa I, sau până la 1 septembrie 2018, în cazul vehiculelor de categoria N1 clasele II și III și de categoria N2, conform articolului 15 alineatul (4) ultimul paragraf.

Legendă:

Standardul OBD «Euro 6-1» = cerințele complete ale standardului OBD Euro 6, dar cu valori limită OBD preliminare, astfel cum sunt definite la punctul 2.3.4 din anexa XI, și cu raport IUPR parțial relaxat.
Standardul OBD «Euro 6-2» = cerințele complete ale standardului OBD Euro 6, dar cu valori limită OBD finale, astfel cum sunt definite la punctul 2.3.3 din anexa XI.
Standardul privind emisiile «Euro 6b» = cerințele complete privind emisiile ale standardului Euro 6, inclusiv procedura revizuită de măsurare a masei particulelor, standardele privind numărul de particule (valori preliminare pentru vehiculele care funcționează cu motoare cu aprindere prin scânteie).
Standardul privind emisiile «Euro 6c» = încercările RDE referitoare la NOx doar în vederea monitorizării (fără aplicarea limitelor de emisie NTE); în caz contrar, cerințele complete privind emisiile Euro 6 (inclusiv PN RDE).
Standardul privind emisiile «Euro 6c-EVAP» = încercările RDE referitoare la NOx doar în vederea monitorizării (fără aplicarea limitelor de emisie NTE); în caz contrar, cerințele complete privind emisiile Euro 6 (inclusiv PN RDE), procedura revizuită de încercare privind emisiile evaporative.
Standardul privind emisiile «Euro 6d-TEMP» = încercările RDE referitoare la NOx în raport cu factorii de conformitate temporari; în caz contrar, cerințele complete privind emisiile Euro 6 (inclusiv PN RDE).
Standardul privind emisiile «Euro 6d-TEMP-EVAP» = încercările RDE referitoare la NOx în raport cu factorii de conformitate temporari; în caz contrar, cerințele complete privind emisiile Euro 6 (inclusiv PN RDE), procedura revizuită de încercare privind emisiile evaporative.
Standardul privind emisiile «Euro 6d» = încercările RDE în raport cu factorii de conformitate finali; în caz contrar, cerințele complete privind emisiile Euro 6, procedura revizuită de încercare privind emisiile evaporative.";

(e) apendicele 8b se corectează după cum urmează:

(i) la punctul 2.1.3, se adaugă următorul text înainte de tabel:

„Producătorul și autoritatea de omologare de tip stabilesc de comun acord modelul de vehicul de încercare reprezentativ.

Parametrii vehiculului de încercare, adică masa, rezistența la rulare a pneurilor și zona frontală atât a vehiculului H_M cât și a vehiculului L_M se stabilesc în așa fel încât vehiculul H_M produce cea mai mare cerere de energie a ciclului și vehiculul L_M cea mai mică cerere de energie a ciclului din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum. Producătorul și autoritatea de omologare de tip stabilesc de comun acord parametrii vehiculului pentru vehiculul H_M și pentru vehiculul L_M.

Rezistența la înaintare pe drum a vehiculelor H_M și L_M din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum se calculează în conformitate cu punctul 5.1 din subanexa 4 la anexa XXI.";

(ii) la punctul 2.4.3, cuvintele „Se repetă punctul 2.4.1 cu datele vehiculului reprezentativ, dacă este cazul" se elimină;

(iii) la punctul 2.6.1, ultimul rând din tabelul „MATRICEA DE REZISTENȚĂ LA ÎNAINTARE PE DRUM (anexa XXI subanexa 4 punctul 5)" se înlocuiește cu următoarele:

„Rezultatele finale		Metoda cuplului: c0r= c1r= c2r= și f0r (calculat pentru vehiculul H_M) = f2r (calculat pentru vehiculul H_M) = f0r (calculat pentru vehiculul L_M) = f2r (calculat pentru vehiculul L_M) = Metoda decelerării în rulare liberă: f0r (calculat pentru vehiculul H_M) = f2r (calculat pentru vehiculul H_M) = f0r (calculat pentru vehiculul L_M) = f2r (calculat pentru vehiculul L_M) ="

(f) în tabelul din apendicele 8c, primele 4 rânduri se înlocuiesc astfel:

„Parametri reglabili ai aliniamentului roților Anexa XXI subanexa 4 punctul 4.2.1.8.3	:	
Coeficienții, c0, c1 și c2,	:	c0= c1= c2=

Timpii de decelerare în rulare liberă măsurați pe standul de încercare cu rulouri Anexa XXI subanexa 4 punctul 4.4.4.	:	

Viteza de referință (km/h)	Timpul de decelerare în rulare liberă (s)
130	
120	
110	
100	
90	
80	
70	
60	
50	
40	
30	
20	

O greutate suplimentară poate fi introdusă pe sau în vehicul pentru a elimina alunecarea pneurilor Anexa XXI subanexa 4 punctul 7.1.1.1.1	:	Greutate (kg) pe/în vehicul

Timpul de decelerare în rulare liberă, după efectuarea procedurii de decelerare în rulare liberă a vehiculului în conformitate cu punctul 4.3.1.3 din anexa XXI subanexa 4 Anexa XXI subanexa 4 punctul 8.2.4.2	:	

Viteza de referință (km/h)	Timpul de decelerare în rulare liberă (s)"
130	
120	
110	
100	
90	
80	
70	
60	
50	
40	
30	
20	

2. Anexa IIIA se corectează după cum urmează:

(a) punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1. Următoarele cerințe se aplică încercărilor PEMS menționate la articolul 3 alineatul (11) al doilea paragraf.";

(b) apendicele 6 se corectează după cum urmează:

(i) la punctul 2, rândul corespunzător simbolului „a_{ref}" se înlocuiește astfel:

„a_{ref} ..... Accelerația de referință pentru P_{drive}";

(ii) la punctul 2, rândul corespunzător simbolului „TM" se înlocuiește astfel:

„TM ..... Masa de încercare a vehiculului";

(iii) la punctul 2, rândul corespunzător simbolului „v_{ref}" se înlocuiește astfel:

„v_{ref} ..... Viteza de referință pentru P_{drive}";

(iv) punctul 3.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.4.1. Clasele de putere și cotele de timp corespunzătoare claselor de putere în condiții normale de conducere sunt definite astfel încât valorile de putere normalizate să fie reprezentative pentru orice vehicul ușor (LDV – *light duty vehicle*) (tabelul 1-2).

Tabelul 1-2

Frecvențele puterilor standard normalizate pentru conducerea în mediu urban și pentru o medie ponderată pentru o cursă completă constând din 1/3 kilometraj în mediul urban, 1/3 kilometraj în mediul rural și 1/3 kilometraj pe autostradă

Putere Clasa nr.	$P_{c,norm,j}$ [-]		Conducere în mediu urban	Cursa completă
	De la >	la ≤	Cota de timp, $t_{C,j}$	
1		– 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	– 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Coloanele $P_{c,norm}$ din tabelul 1-2 trebuie denormalizate prin înmulțire cu P_{drive}, unde P_{drive} este puterea reală la roți a vehiculului încercat în condițiile omologării de tip pe standul de încercare cu rulouri la v_{ref} și a_{ref}.

$P_{c,j}$ [kW] = $P_{c,norm,\,j}$ * P_{drive}

$$P_{drive} = \frac{v_{ref}}{3{,}6} \times (f_0 + f_1 \times v_{ref} + f_2 \times v_{ref}^2 + TM_{WLTP} \times a_{ref}) \times 0{,}001$$

unde:

— j este indexul clasei de putere conform tabelului 1

— v_{ref} = 66 km/h

— a_{ref} = 0,44 m/s²

— coeficienții de rezistență la înaintare f_0, f_1, f_2 sunt valorile-țintă WLTP pentru rezistența la înaintare pe drum pentru vehiculul individual care urmează să fie supus încercării cu PEMS, astfel cum sunt definiți la punctul 2.4 din subanexa 4 la anexa XXI.

— TM_{WLTP} este masa de încercare WLTP a vehiculului individual care urmează să fie supus încercării cu PEMS, astfel cum este definită la punctul 3.2.25 din anexa XXI.";

(v) punctul 3.4.2 se înlocuiește cu următorul text:

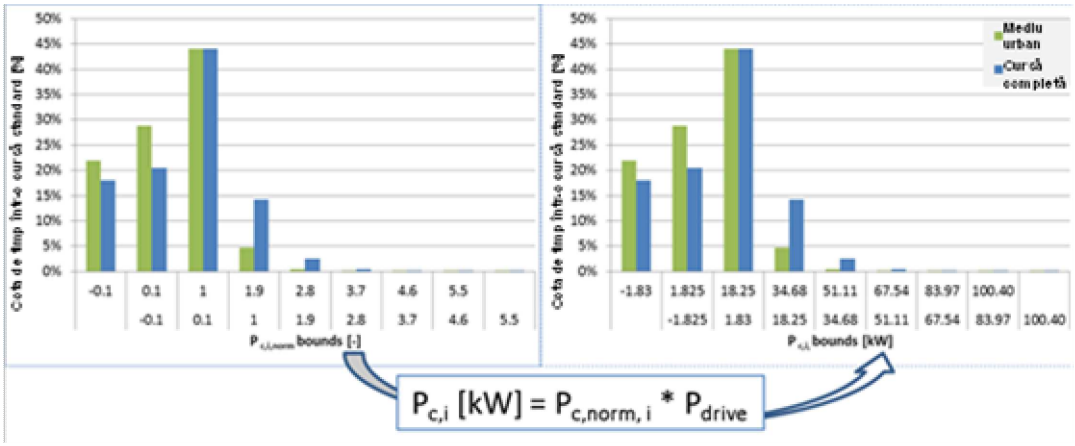
„3.4.2. *Corecția claselor de putere la roți*

Clasa de putere la roți maximă care trebuie luată în considerare este cea mai înaltă clasă din tabelul 1 care include (P_{rated} × 0,9). Părțile de timp ale tuturor claselor excluse se adaugă la cea mai înaltă clasă rămasă.

Plecând de la fiecare parametru $P_{c,norm,j}$, parametrul $P_{c,j}$ corespunzător se calculează pentru a defini limitele superioare și inferioare în kW pe clasă de putere la roți pentru vehiculul încercat, după cum se arată în figura 1.

Figura 1

Imagine schematică pentru convertirea frecvenței puterilor standard normalizate într-o frecvență a puterilor specifice vehiculului



Un exemplu pentru acest tip de denormalizare este prezentat în continuare.

Exemplu de date de intrare:

Parametru	Valoare
f_0 [N]	86
f_1 [N/(km/h)]	0,8
f_2 [N/(km/h)²]	0,036
TM [kg]	1 590

Parametru	Valoare
P_{rated} [kW]	120 (exemplul 1)
P_{rated} [kW]	75 (exemplul 2)

Rezultate corespunzătoare:

P_{drive} = 66[km/h]/3,6 * (86 + 0,8[N/(km/h)] * 66[km/h] + 0,036[N/(km/h)] * (66[km/h])^2 + 1 590[kg] * 0,44[m/s^2]) * 0,001

P_{drive} = 18,25 kW

Tabelul 2

Valorile frecvenței puterilor standard denormalizate din tabelul 1 (pentru exemplul 1)

Clasa de putere nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Conducere în mediu urban	Cursa completă
	De la >	la ≤	Cota de timp, $t_{C,j}$ [%]	
1		– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,0004 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

(1) Clasa de putere la roți cea mai înaltă care trebuie luată în considerare este cea care conține 0,9 × Prated. În acest caz 0,9 × 120 = 108.

Tabelul 3

Valorile frecvenței puterilor standard denormalizate din tabelul 1 (pentru exemplul 2)

Putere Clasa nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Conducere în mediu urban	Cursa completă
	De la >	la ≤	Cota de timp, $t_{C,j}$ [%]	
1	Toate < – 1,825	– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Putere Clasa nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Conducere în mediu urban	Cursa completă
	De la >	la ≤	Cota de timp, $t_{C,j}$ [%]	
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 ([1])	51,088	Toate > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Toate > 100,375	—	—

([1]) Clasa de putere la roți cea mai înaltă care trebuie luată în considerare este cea care conține 0,9 × P_{rated}. În acest caz 0,9 × 75 = 67,5."

3. În anexa V, punctul 2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3. Coeficienții de rezistență la înaintare pe drum care trebuie utilizați sunt cei specificați pentru VL. În cazul în care nu există VL sau în care rezistența totală a VH la 80 km/h este mai mare decât rezistența totală a VL la 80 km/h + 5 %, se utilizează coeficienții de rezistență pentru VH. VL și VH sunt definite la punctul 4.2.1.2 din subanexa 4 la anexa XXI. Alternativ, producătorul poate alege să utilizeze rezistențele la înaintare pe drum determinate conform dispozițiilor din apendicele 7 la anexa 4a la Regulamentul nr. 83 al CEE-ONU pentru un vehicul din familia de interpolare."

4. În anexa VI, punctul 5.2.8 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2.8. Prin derogare de la punctele 5.2.1-5.2.7 de mai sus, producătorii care utilizează rezervoare multistrat sau rezervoare metalice pot alege să utilizeze următorul factor de permeabilitate alocat (APF) în locul procedurii de măsurare complete menționate mai sus:

APF per rezervor multistrat/metalic = 120 mg/24h".

5. În anexa VII, punctul 3.10 se înlocuiește cu următorul text:

„3.10. Coeficienții de rezistență la înaintare pe drum care trebuie utilizați sunt cei specificați pentru VL. În cazul în care nu există VL sau în care rezistența totală a VH la 80 km/h este mai mare decât rezistența totală a VL la 80 km/h + 5 %, se utilizează coeficienții de rezistență pentru VH. VL și VH sunt definite la punctul 4.2.1.2 din subanexa 4 la anexa XXI."

6. În anexa VIII, punctul 3.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.3. Coeficienții de rezistență la înaintare pe drum care trebuie utilizați sunt cei specificați pentru VL. În cazul în care nu există VL sau în care rezistența totală a VH la 80 km/h este mai mare decât rezistența totală a VL la 80 km/h + 5 %, atunci se utilizează coeficienții de rezistență pentru VH. VL și VH sunt definite la punctul 4.2.1.2 din subanexa 4 la anexa XXI. Alternativ, producătorul poate alege să utilizeze rezistențele la înaintare pe drum determinate conform dispozițiilor din apendicele 7 la anexa 4a la Regulamentul nr. 83 al CEE-ONU pentru un vehicul din familia de interpolare."

7. În anexa XII, punctul 5.4 se înlocuiește cu următorul text:

„5.4. Producătorul vehiculului de bază supune încercării un vehicul reprezentativ pentru vehicule completate construite în mai multe etape pentru determinarea rezistenței la înaintare pe drum. Producătorul vehiculului de bază calculează coeficienții de rezistență la înaintarea pe drum pentru vehiculele H_M și L_M dintr-o familie de matrice de rezistență la înaintarea pe drum, astfel cum este prevăzut la punctul 5 din subanexa 4 la anexa XXI, și determină emisiile de CO_2 și consumul de combustibil pentru ambele vehicule. Producătorul vehiculului de bază pune la dispoziție un instrument de calcul pentru a stabili, pe baza parametrilor vehiculelor completate, valorile finale ale consumului de combustibil și emisiilor de CO_2, astfel cum este prevăzut în subanexa 7 la anexa XXI."

8. Anexa XXI se corectează după cum urmează:

(a) punctul 3.2.19 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.19. «Rezistența la înaintare pe drum vizată» înseamnă rezistența la înaintare pe drum care trebuie reprodusă pe standul de încercare cu rulouri.";

(b) subanexa 4 se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 5.1.1.1, rândul corespunzător simbolului „RR" se înlocuiește astfel:

„RR este clasa de valori a rezistenței la rulare a pneurilor vehiculului individual din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum, kg/tonă;";

(ii) la punctul 5.1.2.1, rândul corespunzător simbolului „RR" se înlocuiește astfel:

„RR este clasa de valori a rezistenței la rulare a pneurilor vehiculului individual din familia de matrice de rezistență la înaintare pe drum, kg/tonă;";

(iii) la punctul 8.2 al doilea paragraf, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Valorile rezistenței la rulare țintă sunt valorile calculate prin metoda specificată la punctul 5.1 din prezenta subanexă.";

(c) în subanexa 6a, se introduce următorul punct 3.7.3:

„3.7.3. În special, emisiile la țeava de evacuare măsurate la încercarea ATCT nu trebuie să depășească limitele de emisii Euro 6 aplicabile vehiculului supus încercării și definite în tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007."