II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/1839 AL COMISIEI

din 31 octombrie 2019

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/1152 în ceea ce privește determinarea și raportarea valorilor CO_2 WLTP pentru anumite categorii de vehicule utilitare ușoare noi și ajustarea datelor de intrare pentru instrumentul de corelare

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele ușoare ([1]), în special articolul 8 alineatul (9) primul paragraf și articolul 13 alineatul (6) al treilea paragraf,

întrucât:

(1) Vehiculele utilitare ușoare pentru care au fost acordate omologări de tip în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) care au fost extinse în temeiul articolului 2 al patrulea paragraf din respectivul regulament pot fi introduse pe piață în 2020 și ca vehicule de sfârșit de serie până în iunie 2022, cu valori ale emisiilor de CO_2 determinate în conformitate cu noul ciclu de conducere european (*New European Driving Cycle* – NEDC).

(2) Totuși, aceste vehicule ar trebui să fie luate în considerare în mod corespunzător la calcularea obiectivelor privind emisiile specifice de CO_2 aplicabile producătorilor în perioada 2021-2024 și la verificarea respectării acestor obiective în anii 2021 și 2022 în conformitate cu partea B punctele 1-5 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]).

(3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei ([4]) prevede o metodologie de corelare a valorilor emisiilor de CO_2 NEDC și a celor determinate în conformitate cu procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ([5]). Prin urmare, este oportun să se clarifice în Regulamentul (UE) 2017/1152 ce valori ale emisiilor de CO_2 WLTP ar trebui atribuite acestui grup specific de vehicule utilitare ușoare pentru a se asigura că valorile respective țin seama de valorile emisiilor de CO_2 care urmează să fie determinate pentru acest grup de vehicule începând cu 1 ianuarie 2021, în conformitate cu anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei ([6]).

([1]) JO L 145, 31.5.2011, p. 1.

([2]) 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).

([3]) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare pentru vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 (JO L 175, 7.7.2017, p. 644).

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

([6]) 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).

(4) Regulamentul (UE) 2019/631 prevede că obiectivele privind emisiile de CO_2 pentru parcul de vehicule de la nivelul UE pentru vehiculele utilitare ușoare noi pentru 2025 și 2030 se calculează pe baza emisiilor de CO_2 măsurate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 pentru vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în 2020 (denumite în continuare „valori ale emisiilor de CO_2 măsurate").

(5) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 stabilește norme privind calculul și raportarea de către producători a valorilor emisiilor de CO_2 măsurate. Cu toate acestea, este necesar să se specifice mai în detaliu modul în care aceste valori trebuie să fie determinate, în special în ceea ce privește vehiculele electrice hibride fără încărcare externă (NOVC-HEV) și vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV).

(6) De asemenea, ar trebui să se clarifice modul în care valorile emisiilor de CO_2 măsurate trebuie determinate în cazul în care se efectuează mai multe teste privind emisiile de CO_2 în scopul omologării de tip.

(7) Corelarea emisiilor de CO_2 ale NOVC-HEV și OVC-HEV ar trebui efectuată pe baza testelor fizice ale vehiculelor și nu pe baza simulărilor realizate de instrumentul de corelare, având în vedere complexitatea adaptării instrumentului de corelare pentru a ține seama de aceste tehnologii pentru vehicule. Pentru a asigura verificarea eficientă a rezultatelor corelării, datele testelor tehnice referitoare la aceste vehicule ar trebui furnizate Comisiei în același mod ca și în cazul vehiculelor convenționale.

(8) Prin urmare, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 ar trebui modificat în consecință.

(9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului privind schimbările climatice,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3 alineatul (1), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) în cazul vehiculelor de sfârșit de serie menționate la articolul 27 din Directiva 2007/46/CE și în cazul vehiculelor din categoria N1 cu o masă de referință cuprinsă între 2 380 kg și 2 610 kg, pentru care omologările de tip acordate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009, în ceea ce privește motoarele lor, au fost extinse în conformitate cu articolul 2 al patrulea paragraf din regulamentul respectiv («vehicule din categoria N1 derivate din vehicule grele»), valorile CO_2 NEDC măsurate și, după caz, valorile CO_2 NEDC."

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă alineatul (1a), cu următorul text:

„(1a) În cazul vehiculelor din categoria N1 derivate din vehicule grele înmatriculate în 2020, pentru care valorile emisiilor de CO_2 au fost determinate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 101, astfel cum este menționat în anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 în versiunea sa din 31 ianuarie 2014, se aplică următoarele dispoziții:

(a) În cazul în care, până la 31 decembrie 2020, s-a acordat o extindere a omologării de tip în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și s-a determinat o valoare CO_2 WLTP în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 coroborat cu anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, valoarea CO_2 WLTP se atribuie vehiculului din categoria N1 derivat dintr-un vehicul greu înmatriculat în 2020, dacă codul tipului, variantei și versiunii vehiculului respectiv este același cu cel înregistrat în certificatul de omologare de tip pentru extinderea omologării de tip în cauză.

Până la 28 februarie 2021, producătorul prezintă Comisiei următoarele informații cu privire la fiecare vehicul care face obiectul prezentului punct:

(i) numărul de identificare al vehiculului:

(ii) codul tipului, variantei și versiunii vehiculului;

(iii) numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii;

(iv) o copie a certificatului de omologare de tip.

(b) În cazul în care omologarea de tip în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 nu se extinde până la 31 decembrie 2020, se atribuie următoarea valoare CO_2 WLTP fiecărui vehicul din categoria N1 derivat dintr-un vehicul greu în cauză:

$$\mathrm{WLTP_{CO2}} = NEDC_{ind} \times \left(\frac{WLTP_{2020}}{NEDC_{2020}}\right)$$

unde:

$NEDC_{ind}$	reprezintă valoarea CO_2 NEDC măsurată în 2020 a vehiculului individual;
$NEDC_{2020}$	reprezintă emisiile medii specifice de CO_2 în 2020 ale producătorului, determinate în conformitate cu prezentul regulament, calculate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță din Regulamentul (UE) 2019/631 și fără a include reducerile emisiilor de CO_2 care rezultă din aplicarea articolului 11 din regulamentul menționat;
$WLTP_{2020}$	reprezintă emisiile medii specifice de CO_2 în 2020 ale producătorului, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 sau în conformitate cu litera (a) de la prezentul alineat, calculate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță din Regulamentul (UE) 2019/631 și fără a include reducerile emisiilor de CO_2 care rezultă din aplicarea articolului 11 din regulamentul menționat.

$NEDC_{2020}$ și $WLTP_{2020}$ se referă doar la vehiculele cu o valoare CO_2 WLTP determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 sau cu litera (a) de la prezentul alineat.

Până la 28 februarie 2021, producătorul prezintă Comisiei o copie a certificatului de conformitate al fiecărui vehicul care face obiectul prezentului punct.

În cazul în care producătorul nu furnizează informațiile și documentele menționate la literele (a) și (b), valoarea CO_2 WLTP a vehiculelor respective se atribuie astfel cum se prevede la alineatul (2) litera (a) din prezentul articol.";

(b) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) paragraful introductiv se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul vehiculelor de sfârșit de serie care nu au fost omologate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei, dar sunt înmatriculate în 2020, fiecărui vehicul înmatriculat i se atribuie următoarele valori CO_2 WLTP:";

(ii) se adaugă următorul paragraf:

„În cazul vehiculelor de sfârșit de serie înmatriculate în 2021 și 2022, valorile CO_2 WLTP care trebuie atribuite fiecăruia dintre aceste vehicule sunt cele determinate în conformitate cu alineatul (1a) litera (b) din prezentul articol."

3. Articolul 6a se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Producătorii calculează emisiile de CO_2 combinate sau, după caz, ponderate și combinate, determinate ca $M_{CO2,\ measured}$, pentru fiecare vehicul utilitar ușor înmatriculat în 2020, în conformitate cu următoarele ecuații:

(a) pentru vehiculele echipate numai cu motor cu ardere internă:

ecuația pentru calcularea $M_{CO2\text{-}ind}$ prevăzută la punctul 3.2.3.2.4 al doilea paragraf din subanexa 7 a anexei XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, unde termenii $M_{CO2\text{-}H}$ și $M_{CO2\text{-}L}$ trebuie înlocuiți, pentru familia de interpolare respectivă, cu valorile $M_{CO2,C,5}$ (combinate) preluate de la rubricile 2.5.1.1.3 (vehiculul H) și 2.5.1.2.3 (vehiculul L) din certificatul de omologare CE de tip, astfel cum se indică în modelul prevăzut în apendicele 4 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151;

(b) pentru vehiculele electrice hibride fără încărcare externă (NOVC-HEV):

ecuația: $M_{CO2\text{-}measured} = M_{CO2\text{-}L,C,5} + K_{ind}\ x\ (M_{CO2\text{-}H,C,5} - M_{CO2\text{-}L,C,5})$

unde:

$M_{CO2\text{-}L,C,5}$	este valoarea $M_{CO2,C,5}$ (combinată) pentru familia de interpolare respectivă, preluată de la rubrica 2.5.1.2.3 din certificatul de omologare CE de tip, astfel cum se indică în modelul prevăzut în apendicele 4 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151;
K_{ind}	este coeficientul de interpolare pentru vehiculul individual avut în vedere pentru ciclul de testare WLTP aplicabil, astfel cum se specifică la punctul 4.5.3 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;

$M_{CO2,C,5}$ este valoarea $M_{CO2,C,5}$ (combinată) pentru familia de interpolare respectivă, preluată de la rubrica 2.5.1.1.3 din certificatul de omologare CE de tip, astfel cum se indică în modelul prevăzut în apendicele 4 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151;

(c) pentru vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV):

ecuația: $M_{CO2\text{-}measured} = M_{CO2\text{-}L,C,5} + K_{ind}$ x $(M_{CO2\text{-}H,C,5} - M_{CO2\text{-}L,C,5})$

unde:

$M_{CO2\text{-}L,C,5}$, $M_{CO2\text{-}H,C,5}$ se determină, pentru familia de interpolare respectivă, conform formulei stabilite la punctul 4.1.3.1 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, unde termenul $M_{i,CDj}$ se înlocuiește cu valoarea $M_{CO2,CD}$ (combinată) preluată de la rubrica 2.5.3.2 pentru vehiculul H și L, după caz, din certificatul de omologare CE de tip, iar termenul $M_{i,CS}$ se înlocuiește cu valoarea $M_{CO2,C,5}$ (combinată) preluată de la rubrica 2.5.3.1 din certificatul de omologare CE de tip pentru vehiculul H, L sau M, după caz;

K_{ind} este coeficientul de interpolare pentru vehiculul individual avut în vedere pentru ciclul de testare WLTP aplicabil, astfel cum este definit la punctul 4.5.3 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.";

(b) se introduce următorul alineat (1a):

„(1a) În cazul în care la rubricile 2.5.1.1.3, 2.5.1.2.3, 2.5.3.1 sau 2.5.3.2 dintr-un certificat de omologare CE de tip se înregistrează mai multe măsurători, valoarea $M_{CO2,C,5}$ sau $M_{CO2,CD}$ menționată la alineatul (1) se determină, în sensul prezentei dispoziții, după cum urmează:

(a) în cazul unei măsurători: valoarea combinată înregistrată pentru testul 1;

(b) în cazul a două măsurători: media celor două valori combinate înregistrate pentru testele 1 și 2;

(c) în cazul a trei măsurători: media celor trei valori combinate înregistrate pentru testele 1, 2 și 3."

4. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2.1, ultima teză din al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În ceea ce privește vehiculele electrice hibride fără încărcare externă (NOVC-HEV) și vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV), valorile CO_2 NEDC care trebuie utilizate ca referință în sensul secțiunii 3 se determină prin teste fizice ale vehiculului și nu prin simulări efectuate cu instrumentul de corelare. Măsurătorile fizice se efectuează în conformitate cu dispozițiile relevante privind testele fizice ale vehiculelor prevăzute în prezenta anexă. Datele de intrare pentru testele fizice ale vehiculului se determină și se prezintă autorității de omologare de tip sau, după caz, serviciului tehnic, în conformitate cu punctul 2.4";

(b) la punctul 2.2a, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Corecția rezultatelor testelor WLTP pentru emisiile masice de CO_2 în conformitate cu apendicele 2 la subanexa 6 și cu apendicele 2 la subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 se aplică tuturor rezultatelor acestor teste, fără a se aduce atingere dispozițiilor de la punctul 3.4.4 litera (a) din apendicele 2 la subanexa 6 și de la punctul 1.1.4 litera (a) din apendicele 2 la subanexa 8 la anexa XXI la regulamentul menționat;";

(c) la punctul 2.4, tabelul 1 se modifică după cum urmează:

(i) la rubrica 24, textul din a doua coloană, intitulată „Parametri de intrare pentru instrumentul de corelare", se înlocuiește cu textul „Capacitatea bateriei de serviciu";

(ii) rubricile 38-41 se înlocuiesc cu următorul text:

„38	Valoarea CO_2 WLTP pentru faza 1 (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)	gCO_2/km	Rubrica 2.1.1.2.1. din apendicele 8a la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Valoarea măsurată necorectată $M_{CO2,p,1}$ din faza joasă*
39	Valoarea CO_2 WLTP pentru faza 2 (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)	gCO_2/km	Idem	*Valoarea măsurată necorectată $M_{CO2,p,1}$ din faza medie*

40	Valoarea CO_2 WLTP pentru faza 3 (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)	gCO_2/km	Idem	*Valoarea măsurată necorectată $M_{CO2,p,1}$ din faza înaltă*
41	Valoarea CO_2 WLTP pentru faza 4 (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)	gCO_2/km	Idem	*Valoarea măsurată necorectată $M_{CO2,p,1}$ din faza extra înaltă"*

(iii) la rubrica 60, textul din a doua coloană, intitulată „Parametri de intrare pentru instrumentul de corelare", se înlocuiește cu textul „Curentul furnizat de alternator WLTP [convertor DC/DC – partea de joasă tensiune – pentru NOVC și OVC-HEV]";

(iv) la rubrica 61, textul din a doua coloană, intitulată „Parametri de intrare pentru instrumentul de corelare", se înlocuiește cu textul „Curentul bateriei de serviciu";

(v) rubrica 75 se elimină;

(vi) rubrica 77 se înlocuiește cu următorul text:

„77	Valoarea CO_2 WLTP măsurată și corectată (în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV) pentru vehiculele H și/sau L	g/km	Rubrica 2.1.1.2.1. din apendicele 8a la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Emisiile de CO_2 combinate măsurate pentru vehiculele H și L, după toate corecțiile aplicabile, $M_{CO2,C,5}$. În cazul testelor WLTP 2 și 3, se furnizează toate rezultatele măsurate (cu excepția vehiculelor NOVC și OVC-HEV, în cazul cărora se furnizează numai valoarea pentru omologarea de tip finală)."*

(vii) se adaugă următoarele rubrici 79-101:

„79	Rezultatele WLTP privind emisiile de CO_2 în mod de funcționare cu consum de sarcină (combinate)	gCO_2/km	punctul 2.5.3.2 din apendicele 4 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Emisiile masice combinate de CO_2 în mod de funcționare cu consum de sarcină $M_{CO2,CD}$ (valori medii pentru testele 2 și 3) pentru testul de tipul I, calculate în conformitate cu punctul 4.1.2 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 (numai OVC-HEV)*
80	Emisiile de CO_2 combinate ponderate în funcție de factorii de utilitate WLTP (măsurate)	gCO_2/km	Calculate în conformitate cu punctul 4.1.3.1 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Rezultatele combinate ponderate calculate (măsurate), conform descrierii de la articolul 7a alineatul (1) litera (c) din prezentul regulament (numai OVC-HEV)*
81	Emisiile de CO_2 combinate ponderate în funcție de factorii de utilitate WLTP (declarate)	gCO_2/km	Rubrica 2.5.3.3 din certificatul de omologare CE de tip	*Rezultatele combinate ponderate calculate (declarate) preluate de la rubrica 2.5.3.3 a certificatului de omologare CE de tip (numai OVC-HEV)*
82	Autonomia echivalentă în mod pur electric (EAER) WLTP combinată	km	Rubrica 2.5.3.7.2 (EAER) din certificatul de omologare CE de tip	*Autonomia echivalentă în mod pur electric (EAER) combinată (numai OVC-HEV)*
83	Numărul de ordine al ciclului de tranziție	-	Rubrica 2.1.1.4.1.4 din apendicele 8a la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*pentru OVC-HEV se indică numărul de ordine al ciclului de tranziție*

84	Variația energiei electrice relative REECi pentru fiecare test în mod de funcționare cu consum de sarcină	-	Calculate în conformitate cu punctul 3.2.4.5.2 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151	*A se indica REECi pentru fiecare test CD*
85	Valoarea emisiilor de CO_2 NEDC în mod de funcționare cu menținere de sarcină (declarată, condiția B)	gCO_2/km	Fișa de informații [apendicele 3 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151] (pentru NOVC-HEV rubrica 3.5.7.2.1; pentru OVC-HEV rubrica 3.5.7.2.2)	*Declarația OEM pentru NOVC-HEV: valoarea CO_2 NEDC combinată declarată; pentru OVC-HEV: emisii masice de CO_2 combinate declarate în mod de funcționare cu menținere de sarcină (condiția B NEDC).*
86	Valoarea emisiilor de CO_2 NEDC în mod de funcționare cu consum de sarcină (declarată, condiția A)	gCO_2/km	Fișa de informații [rubrica 3.5.7.2.3 din apendicele 3 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151]	*Emisiile de CO_2 CD combinate, declarația OEM (numai OVC-HEV)*
87	Emisiile de CO_2 NEDC combinate ponderate (declarate)	gCO_2/km	Declarația OEM	*Declarația OEM (numai OVC-HEV)*
88	Autonomia electrică NEDC pentru OVC-HEV (declarată)	km	Declarația OEM	*Declarația OEM (numai OVC-HEV)*
89	Factorul K_{CO2} pentru corecția în mod de funcționare cu menținere de sarcină	(g/km)/(Wh/km)	apendicele 2 punctul 2.3.2 din subanexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Coeficientul de corecție RCB a emisiilor masice de CO_2 pentru NOVC și OVC-HEV*
90	Configurația vehiculului hibrid (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (***)	-		*Vehiculul are o mașină electrică pentru propulsia vehiculului și generarea de energie electrică în P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4 sau o combinație a acestora? Declarația OEM*
91	Producția maximă de energie a fiecărei mașini electrice (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (***)	kW	Punctul 3.3.1.1.1 din apendicele 3 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Declarația OEM*
92	Cuplu maxim dezvoltat pentru fiecare mașină electrică (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (***)	Nm		*Declarația OEM*
93	Pentru fiecare mașină electrică, raportul dintre turația mașinii electrice și turația de referință (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (***)	-		*Declarația OEM*
94	Capacitatea SRSEE de tracțiune	Ah	Punctul 3.3.2.3 din apendicele 3 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Declarația OEM*

95	Curentul SRSEE de tracțiune	A	Apendicele 3 la sub-anexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Valorile seriei de timp la 20 Hz utilizate pentru test(e), reeșantionate la 1 Hz*
96	Tipul de tehnologie al SRSEE de tracțiune	-	Punctul 1.1.10 din apendicele 8a la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Declarația OEM*
97	Starea inițială de încărcare a SRSEE de tracțiune	%		*Declarația OEM*
98	Număr de celule SRSEE		Punctul 3.3.2.1 din apendicele 3 la anexa I la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Declarația OEM*
99	Valoarea nominală/seria de timp a tensiunii SRSEE de tracțiune	V	Apendicele 3 la sub-anexa 8 la anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151	*Valorile nominale sau seriile de timp utilizate pentru test (minimum 20 Hz)*
100	Funcția de rulare liberă cu motorul la ralanti	-	Da/Nu	*Vehiculul are funcția de rulare liberă cu motorul la ralanti (care permite motorului să funcționeze la ralanti în timpul rulării libere a vehiculului pentru a economisi combustibil)?*
101	Funcția de rulare liberă cu motorul oprit	-	Da/Nu	*Vehiculul are funcția de rulare liberă cu motorul oprit (care permite oprirea motorului în timpul rulării libere a vehiculului pentru a economisi combustibil)?*

(*) P0: mașina electrică este conectată la cureaua de transmisie a motorului; prin urmare, turația motorului este turația de referință;
P1: mașina electrică este conectată la arborele cotit al motorului; prin urmare, turația motorului este turația de referință;
P2: mașina electrică este montată imediat în amonte față de transmisie (cutie de viteze sau transmisie cu variație continuă); prin urmare, turația transmisiei de intrare este turația de referință;
P2 planetar: mașina electrică este conectată la componenta unui angrenaj planetar care nu este conectată la motorul cu ardere internă sau la părțile de transmisie finală, componentă denumită aici partea angrenajului planetar. În acest caz, raportul de turație care trebuie specificat este raportul dintre turația mașinii electrice și turația părții angrenajului planetar (turația de referință), care reflectă efectul de amplificare/reducere a turației al unui angrenaj de reducție;
P3: mașina electrică este imediat în amonte față de transmisia finală a unei axe motoare, prin urmare turația transmisiei finale de intrare este turația de referință (aceasta include mașinile electrice montate pe componenta unui angrenaj planetar pe partea transmisiei finale). Un vehicul poate avea până la două mașini P3 [una pentru axa față (P3a) și una pentru axa spate (P3b)];
P4: mașina electrică este în aval față de transmisia finală; prin urmare, turația roții este turația de referință. Un vehicul poate avea cel mult patru motoare P4 (câte unul pentru fiecare roată, unde P4a indică roțile din față și P4b roțile din spate). Specificațiile suplimentare ale acestor date de intrare se furnizează în modelul de date de intrare pentru instrumentul de corelare.";

(d) la punctul 4.2.1.4.2 al doilea alineat se adaugă următoarea teză:

„În privința literei (d), în cazul în care coeficienții de rezistență la înaintare pentru familia de matrice de rezistențe la înaintarea pe drum au fost determinați în conformitate cu punctul 2.3.8.2.1 litera (a), coeficienții de rezistență la înaintare pentru vehiculul individual se pot determina în conformitate cu formulele de la punctul 4.2.1.5 al doilea paragraf."

Articolul 2

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

Articolul 1 punctul 4 litera (c) se aplică de la 1 ianuarie 2020.

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

Adoptat la Bruxelles, 31 octombrie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER