2024/1257

8.5.2024

REGULAMENTUL (UE) 2024/1257 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 24 aprilie 2024

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), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei

(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 European [1],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [2],

întrucât:

(1) Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului [3] privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2030 stabilește printre cele șase obiective tematice ale Uniunii pentru perioada de până la 31 decembrie 2030 urmărirea obiectivului de reducere la zero a poluării, inclusiv în privința produselor chimice periculoase, pentru a obține un mediu fără substanțe toxice, inclusiv pentru aer, apă și sol, precum și în privința poluării luminoase și fonice, și protejarea sănătății și prosperității oamenilor, animalelor și ecosistemelor de riscurile legate de mediu și de efectele negative aferente.

(2) Pactul verde european, adoptat prin Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019, reprezintă strategia Uniunii de a iniția o tranziție care urmărește să realizeze până cel târziu în 2050 o economie neutră din punct de vedere climatic, curată și circulară, optimizând gestionarea resurselor, reducând la minimum poluarea și recunoscând în același timp nevoia de politici profund transformatoare. De asemenea, Uniunea se angajează să respecte Agenda 2030 a Organizației Națiunilor Unite (ONU) pentru dezvoltare durabilă și obiectivele sale de dezvoltare durabilă. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă adoptată de Comisie în decembrie 2020 și Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului” adoptat de Comisie în mai 2021 abordează în mod specific aspectele legate de poluarea generată de transporturi menționate în Pactul verde european. Alte măsuri deosebit de relevante pentru inițiativa respectivă includ, de exemplu, propunerea de reformare a Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului [4], noua Strategie industrială pentru Europa prezentată de Comisie în martie 2020, revizuirea prin intermediul Regulamentului (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al

[1] JO C 228, 29.6.2023, p. 103.
[2] Poziția Parlamentului European din 13 martie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 12 aprilie 2024.
[3] Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 aprilie 2022 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2030 (JO L 114, 12.4.2022, p. 22).
[4] Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).

Consiliului ([5]) a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]) și propunerea de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]).

(3) Piața internă este o zonă în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor. În acest scop, Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului ([8]) a introdus un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule și remorci, precum și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective.

(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") 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 în toate statele membre.

(5) O tranziție de succes către o mobilitate cu zero emisii necesită o abordare integrată și un mediu propice pentru a stimula inovarea și pentru a menține poziția de lider tehnologic a Uniunii în sectorul transportului rutier. Un astfel de mediu include investiții publice și private în cercetare și inovare, creșterea ofertei de vehicule cu zero emisii și cu emisii reduse, instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, integrarea în sistemele energetice, precum și furnizarea durabilă de materiale și producția durabilă, reutilizarea și reciclarea bateriilor în Uniune. Crearea unui astfel de mediu necesită o acțiune coerentă la nivelul Uniunii, la nivel național, regional și local.

(6) Pentru a sprijini tranziția către o mobilitate curată, reindustrializând în același timp Uniunea și sprijinindu-i cetățenii, este esențial ca prețurile vehiculelor private și comerciale să rămână accesibile cetățenilor și întreprinderilor. Acest lucru ar contribui la menținerea calității vieții, a competitivității industriale și a inovării și ar sprijini crearea de locuri de muncă și dezvoltarea competențelor în sector.

(7) Ar trebui să se asigure o tranziție echitabilă și acceptabilă din punct de vedere social către o mobilitate cu zero emisii. Prin urmare, este important să se țină seama de efectele sociale ale unei astfel de tranziții de-a lungul întregului lanț valoric al sectorului autovehiculelor și să se abordeze proactiv implicațiile pentru ocuparea forței de muncă. În cadrul Mecanismului pentru o tranziție justă urmează să fie instituite programe specifice la nivelul Uniunii și la nivel național și regional, cum ar fi elaborarea unor planuri pentru o tranziție justă pentru regiunile dependente de industria auto, în scopul recalificării, al perfecționării și al redistribuirii lucrătorilor, precum și inițiative în materie de educație și de căutare de locuri de muncă în comunitățile și regiunile afectate negativ, în strâns dialog cu partenerii sociali și cu autoritățile competente. În cadrul tranziției respective, este necesar să se îmbunătățească ocuparea forței de muncă în rândul femeilor, precum și egalitatea de șanse în sectorul respectiv.

(8) 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 dispozițiile privind sancțiunile, precum și mecanismul său solid de asigurare a conformității, sunt pe deplin aplicabile.

([5]) Regulamentul (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii (JO L 110, 25.4.2023, p. 5).

([6]) 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).

([7]) Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 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).

([8]) 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).

(9) Plângerile motivate depuse de persoane fizice sau juridice pot constitui o sursă importantă de informații atât pentru autoritățile de supraveghere a pieței, cât și pentru autoritățile de omologare. În acest context, instituirea unor procese simple și proporționale care să le permită persoanelor fizice și juridice să depună plângeri motivate la autoritățile respective în cazul în care au motive să creadă că prezentul regulament nu este respectat poate contribui la aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament. Plângerile respective ar trebui să fie considerate de autoritățile naționale drept un factor de risc în deciziile privind supravegherea pieței sau activitățile de conformitate în funcționare.

(10) Prezentul regulament ar trebui să stabilească dispoziții și cerințe administrative comune privind emisiile provenite de la vehicule și durabilitatea bateriilor, iar elementele tehnice ar trebui stabilite în acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare.

(11) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește 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 ([9]) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ([10]).

(12) Încorporarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 într-un singur regulament ar asigura 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 și a unor proceduri de încercare diferite pentru astfel de vehicule.

(13) În plus, valorile-limită actuale ale emisiilor pentru vehiculele grele au fost adoptate în 2009 pe baza tehnologiei disponibile la momentul respectiv. De atunci, tehnologia a avansat, iar nivelul emisiilor care poate fi atins printr-o combinație de tehnologii actuale este mult mai redus decât cel care putea fi 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.

(14) În Uniune, emisiile de evacuare în număr de particule solide (PN) mai mari de 23 de nanometri (PN_{23}) sunt controlate începând din 2011 pentru vehiculele ușoare și din 2013 pentru vehiculele grele. Având în vedere că tehnologiile existente și Regulamentul tehnic mondial nr. 15 al ONU permit măsurarea numărului de particule din emisii de până la 10 nanometri (PN_{10}), este adecvat să se aplice valori-limită pentru particule de până la PN_{10} pentru toate vehiculele care fac obiectul prezentului regulament. Stabilirea pentru prima dată a unor valori-limită specifice pentru emisiile de PN_{10} va da un impuls în direcția armonizării mondiale a controlului și a măsurării îmbunătățite a numărului de particule din emisii, iar Uniunea ar trebui să încurajeze Forumul mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (UN WP.29) să alinieze în consecință regulamentele ONU relevante privind vehiculele.

(15) Ar putea să se obțină 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.

(16) Pentru a se asigura că atât emisiile vehiculelor ușoare, cât și cele ale vehiculelor grele sunt limitate în viața reală, este necesar ca vehiculele să fie supuse încercărilor în condiții reale de conducere, care să fie relevante din punct de vedere statistic, cu un set minim de restricții, limite și alte cerințe de conducere. O astfel de încercare pe șosea trebuie să se bazeze pe conducerea normală și să excludă conducerea distorsionată.

(17) 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 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.

([9]) 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) (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

([10]) 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 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).

(18) Statele membre sunt încurajate să dezvolte și să pună în aplicare strategii pentru a stimula înnoirea parcului de autovehicule, cu scopul de a facilita o tranziție progresivă a parcului de autovehicule către vehicule cu emisii reduse, contribuind la un ecosistem al transporturilor mai curat și mai durabil.

(19) În prezent, există tehnologii disponibile și utilizate pe scară largă în întreaga lume care limitează emisiile evaporative de compuși organici volatili în timpul utilizării și al staționării unui vehicul cu benzină. Prin urmare, este oportun să se stabilească limitele de emisie pentru astfel de compuși organici volatili la un nivel mai strict.

(20) Alte emisii decât cele de gaze de evacuare constau în particule emise de pneurile și frânele vehiculelor. Se estimează că emisiile generate de pneuri reprezintă cea mai mare sursă de microplastice eliberate în mediu. După cum se arată în evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere de regulament, se preconizează că, până în 2050, alte emisii decât cele de gaze de evacuare vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de evacuare se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de evacuare ar trebui măsurate și limitate. Comisia ar trebui să încurajeze activitatea WP.29 al ONU pentru ca acesta să își atingă obiectivele în timp util, reflectând un nivel ridicat de ambiție bazat pe argumente științifice și tehnice solide, și să definească valori-limită ale abraziunii pe baza unor metode de ultimă generație. În cazul în care WP.29 al ONU nu adoptă dispoziții uniforme privind valorile-limită ale abraziunii pneurilor până la 1 iulie 2026 pentru pneurile din clasa C1, până la 1 aprilie 2028 pentru pneurile din clasa C2 sau până la 1 aprilie 2030 pentru pneurile de clasa C3, Comisia ar trebui să adopte un act delegat care să vizeze atingerea obiectivului Uniunii de a reduce microplasticele eliberate în mediu cu 30 % până în 2030 și care să se bazeze pe valori-limită ale abraziunii corespunzătoare stadiului actual al tehnologiei. În cursul pregătirii actului delegat respectiv, ar trebui evaluate caracteristicile specifice ale vehiculelor cu baterii de tracțiune, inclusiv ale vehiculelor hibride reîncărcabile și ale vehiculelor electrice cu baterii.

(21) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului ([11]) reglementează indicatorii de schimbare a treptelor 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 indicațiile acestuia. Cu toate acestea, cerințele privind emisiile de poluanți în condiții reale, inclusiv atunci când se urmează GSI, ar trebui abordate în prezentul regulament.

(22) Vehiculele cu baterii de tracțiune, inclusiv vehiculele hibride reîncărcabile și vehiculele electrice cu 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 impună ca bateriile de tracțiune să își păstreze o bună parte din capacitatea inițială după mulți ani de utilizare. O astfel de cerință ar fi deosebit de importantă pentru cumpărătorii de vehicule electrice de ocazie, întrucât ar asigura faptul că vehiculul ar 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 bateriilor de tracțiune. În plus, ar trebui introduse cerințe minime de performanță pentru durabilitatea bateriilor autoturismelor și a vehiculelor utilitare ușoare, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU.

(23) Sistemele de monitorizare la bord („sisteme OBM") și dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică („dispozitive OBFCM") utilizează datele generate de vehicul pentru a monitoriza conformitatea cu prezentul regulament. După caz, aceste date ar trebui să facă obiectul Regulamentului (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului ([12]).

(24) 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, prin urmare, ar trebui prevenită și ar trebui aplicate sancțiuni efective, proporționale și disuasive. Intervenția neautorizată asupra odometrului duce la afișarea unui kilometraj fals și împiedică controlul corect al vehiculului în circulație. Prin

([11]) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și 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 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

([12]) Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2023 privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind datele) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

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.

(25) Pentru a preveni situația în care măsurile de protecție împotriva intervențiilor neautorizate obstrucționează în mod nejustificat concurența, prezentul regulament ar trebui să mențină posibilitatea de a li se permite operatorilor independenți să dezvolte, să distribuie, să instaleze și să activeze piese de schimb postvânzare. Prin urmare, producătorii nu ar trebui să le refuze operatorilor independenți accesul la informațiile, instrumentele și procesele care sunt strict necesare pentru dezvoltarea și instalarea unor astfel de piese de schimb. Operatorilor independenți ar trebui să li se acorde aprobarea și autorizația pentru accesarea caracteristicilor de securitate ale vehiculului în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858.

(26) Îndeplinirea obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului necesită un efort continuu în vederea reducerii emisiilor provenite de la vehicule. Utilizarea dispozitivelor de manipulare, precum și a strategiilor de manipulare ar trebui interzisă în temeiul prezentului regulament. Interdicția respectivă este esențială pentru protejarea obiectivelor respective. Atunci când se evaluează situațiile care ar putea implica utilizarea unor dispozitive de manipulare sau a unor strategii de manipulare, ar trebui efectuată o evaluare și o interpretare cuprinzătoare a situațiilor respective, în conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene privind dispozitivele de manipulare în contextul Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Atunci când se stabilește dacă există dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare, ar trebui să se țină seama de orice dispozitive sau strategii care reduc eficacitatea valorilor-limită ale emisiilor de gaze de evacuare și ale altor emisii, precum și de cerințele privind condițiile de încercare prevăzute în prezentul regulament, care fac ca un vehicul neconform să pară conform sau care falsifică rezultatele încercărilor. Proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor cu astfel de dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni.

(27) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați 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 defecțiunile în timp util și nu îndeamnă suficient la efectuarea de reparații la timp. Prin urmare, este posibil ca vehiculele să aibă emisii de poluanți mult mai mari decât este permis. Senzorii utilizați până în prezent pentru OBD ar putea fi, de asemenea, utilizați pentru a monitoriza și controla în mod continuu performanța privind emisiile de gaze de evacuare ale vehiculelor, prin intermediul unui sistem OBM. De asemenea, sistemul OBM îl va avertiza pe utilizator să efectueze reparații la motor sau la sistemele de control al poluării atunci când astfel de reparații sunt necesare. Prin urmare, este oportun să se impună instalarea unui astfel de sistem și să se reglementeze cerințele tehnice aferente. Măsurile pe care le presupun aceste sisteme nu ar trebui să conducă la periclitarea siguranței rutiere.

(28) Producătorii au opțiunea de a produce vehicule care includ opțiuni avansate, cum ar fi opțiunile de geofencing. O altă opțiune disponibilă producătorilor este de a produce vehicule „Euro 7ext” care sunt vehicule din categoria N_2 cu masa maximă cuprinsă între 3,5 tone și 5 tone care provin dintr-un tip de vehicul din categoria N_1 pentru care o omologare de tip privind emisiile pentru categoria N_2 poate fi acordată la cererea producătorului dacă vehiculul îndeplinește cerințele pentru tipul de vehicul de categoria N_1. Consumatorii și autoritățile naționale ar trebui să poată identifica astfel de vehicule prin intermediul unei documentații adecvate.

(29) Datele de mediu privind tipurile de vehicule ar trebui să fie puse la dispoziția utilizatorilor de vehicule. Prin urmare, ar trebui pus la dispoziție un pașaport de mediu al vehiculului (*Environmental Vehicle Passport* – EVP) pentru fiecare vehicul. Utilizatorii vehiculelor ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informații actualizate privind consumul de combustibil, starea de sănătate a bateriilor de tracțiune, emisiile de poluanți și alte informații relevante generate de sistemele și monitoarele de la bord.

(30) 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 CO_2 care nu intră în domeniul de aplicare al standardelor pentru vehicule cu emisii de CO_2 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.

(31) Emisiile provenite de la vehiculele vândute de producătorii mici constituie o parte nesemnificativă a emisiilor din Uniune. Prin urmare, ar trebui să fie permisă o anumită flexibilitate în ceea ce privește unele dintre cerințele pentru astfel de producători. 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 aleatorii de conducere în condiții reale.

(32) Regulamentele (UE) 2019/631 și (UE) 2019/1242 reglementează performanța medie a parcului de autovehicule în ceea ce privește emisiile de CO_2 ale autovehiculelor noi din Uniune. Procedurile și metodologiile pentru determinarea precisă a emisiilor de CO_2, 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.

(33) Deși termenul „stare de sănătate" (*state of health* – SOH) se aplică în mod obișnuit pentru a face referire la sănătatea unei baterii de tracțiune la un anumit moment al duratei sale de viață, termenul respectiv nu este definit în mod obișnuit și este determinat printr-o varietate de metodologii diferite, cum ar fi „starea energiei certificate" și „starea autonomiei certificate". Ambii indicatori reprezintă un procent din energia certificată a bateriei sau din autonomia electrică rămasă la un moment dat.

(34) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește următoarele elemente:

— 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, supravegherea pieței și EVP;

— 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;

— metodele și încercările pentru: (i) măsurarea emisiilor de gaze de evacuare 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 CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul; (iii) determinarea eficienței energetice a remorcilor din categoriile O_3 și O_4; (iv) măsurarea emisiilor de gaze de carter, a emisiilor evaporative și a emisiilor la frânare; (v) evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor; (vi) evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; (vii) evaluarea funcționării, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor pentru controlul poluării, originale și de schimb; (viii) asigurarea și evaluarea măsurilor care vizează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; (ix) evaluarea funcționării tipurilor de vehicule aprobate în temeiul unor desemnări specifice; (x) evaluarea conformității cu cerințele privind omologarea de tip privind emisiile aplicabile vehiculelor construite de producătorii mici și foarte mici; (xi) stabilirea absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de manipulare și (xii) măsurarea abraziunii pneurilor;

— metodele, cerințele și încercările, inclusiv pragurile de conformitate, pentru a asigura performanța dispozitivelor OBFCM și a sistemelor OBD și OBM și senzorii unor astfel de dispozitive și sisteme, precum și metodele de afișare la bordul vehiculului a datelor înregistrate de astfel de dispozitive și sisteme;

— metodele, cerințele și specificațiile pentru GSI;

— caracteristicile și performanța sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a acestuia și metodele de evaluare a funcționării acestora;

— cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare;

— specificarea combustibililor de referință;

— formatul EVP, datele și metoda de comunicare a datelor EVP;

— cerințele și informațiile care trebuie furnizate de producătorii de vehicule, inclusiv vehicule construite în mai multe etape; precum și

— elementele tehnice, cerințele administrative și cele privind documentația pentru omologarea de tip privind emisiile, și verificări de supraveghere a pieței, verificarea conformității în funcționare și a conformității producției, precum și obligațiile de raportare.

(35) Competențele respective ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([13]). Pentru a asigura continuitatea în ceea ce privește anumite obligații legale existente cu privire la metodele de măsurare a emisiilor de poluanți provenite de la tipurile de vehicule din categoriile M_1 și N_1, metodele de măsurare a emisiilor de gaze de evacuare și a emisiilor evaporative ar trebui să le reflecte pe cele prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151, în forma aplicabilă în momentul adoptării actului de punere în aplicare.

(36) 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 suplimentare ale vehiculelor bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători; stabilirea unor valori-limită ale emisiilor de particule la frânare, a unor valori-limită ale emisiilor de formaldehidă pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, o unor condiții de încercare a vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 și, în anumite condiții, a unor valori-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri, precum și a unor cerințe minime de performanță pentru baterii și multiplicatori ai durabilității pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7; stabilirea de norme speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3; și aplicarea cerințelor de efectuare a încercărilor și a declarațiilor. 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 legiferare ([14]). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul urmează să primească 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.

(37) Uniunea este parte contractantă la Acordul 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 ([15]). Cerințele prevăzute în prezentul regulament ar trebui, după caz, să se alinieze la standardele prevăzute în regulamentele ONU sau în orice modificări ulterioare ale regulamentelor ONU respective, dacă sunt disponibile, în special în ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare, valorile-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri și stabilirea unor cerințe minime de performanță pentru baterii.

(38) În consecință, în cazul în care astfel de valori-limită sau cerințe care figurează într-o propunere de regulament al ONU sau într-o modificare a unui regulament al ONU au fost aprobate în conformitate cu articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și cu Decizia 97/836/CE a Consiliului ([16]), respectivele valori-limită sau cerințe ar trebui să fie încorporate în prezentul regulament. În consecință, competența de a adopta acte în acest sens în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei.

([13]) 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).
([14]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.
([15]) JO L 346, 17.12.1997, p. 81.
([16]) Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite 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 („Acordul revizuit din 1958") (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

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

(40) Din motive de claritate, raționalizare și simplificare, următoarele acte 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 ([17]), Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ([18]), Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei ([19]) și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei ([20]).

(41) Ori de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, prelucrarea respectivă ar trebui să fie efectuată în conformitate cu Regulamentele (UE) 2016/679 ([21]) și (UE) 2018/1725 ([22]) ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și cu dreptul intern relevant care este conform cu respectivele regulamente.

(42) 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 și prin actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată și ar trebui stabilite date de aplicare diferite pentru tipurile noi și 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 și economic, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată, deoarece tranziția către vehicule cu zero emisii va fi mai lungă în cazul vehiculelor grele.

(43) Pentru vehiculele din categoriile M_2 și M_3, 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 coerența cu obligațiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242, precum și faptul că eforturile de investiții necesare rămân proporționale.

(44) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili cerințe tehnice comune și dispoziții administrative pentru omologarea de tip privind emisiile și supravegherea pieței vehiculelor din categoriile M și N și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile acestora, precum și de a atinge un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acestora, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta 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 respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective,

([17]) 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).

([18]) 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).

([19]) Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO2 și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei (JO L 349, 29.12.2017, p. 1).

([20]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei din 1 august 2022 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind performanța remorcilor grele în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO2, a consumului de combustibil, a consumului de energie și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/683 (JO L 205, 5.8.2022, p. 145).

([21]) 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).

([22]) Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

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 CO_2 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 referitoare la sistemele de monitorizare la bord, durabilitatea sistemelor pentru controlul poluării și a bateriilor de tracțiune, precum și dispozițiile de securitate pentru limitarea intervențiilor neautorizate și măsurile de securitate cibernetică, precum și norme pentru determinarea precisă a emisiilor de CO_2, 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 M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 și N_3, precum și remorcilor din categoriile O_3 și O_4, 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, precum și pneurilor din clasele C_1, C_2 și C_3, după cum se precizează în Regulamentul ONU nr. 117 ([23]), cu excepția pneurilor cu aderență pe gheață.

Articolul 3

Definiții

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

În plus, în sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „omologare de tip privind emisiile” înseamnă o omologare UE de tip care respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice din prezentul regulament în ceea ce privește emisiile de CO_2 și de poluanți, consumul de combustibil și de energie electrică și durabilitatea bateriilor;

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

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 în circulație, sistemelor, unităților tehnice separate sau componentelor cu scopul de a verifica respectarea cerințelor de durabilitate stabilite în prezentul regulament;

5. „motor” înseamnă motorul cu ardere internă al unui vehicul;

6. „emisii” înseamnă emisiile de gaze de evacuare și alte emisii decât cele de gaze de evacuare ale unui autovehicul;

7. „emisii de gaze de evacuare” înseamnă emisiile de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului ale tuturor elementelor următoare: CO_2, componente gazoase, solide, lichide și emisii de gaze de carter;

8. „poluanți gazoși” înseamnă emisiile de specii chimice gazoase, cu excepția celor de CO_2;

([23]) Regulamentul nr. 117 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare, aderența pe suprafețele umede și/sau rezistența la rulare.

9. „CO_2” înseamnă dioxidul de carbon emis de țeava de evacuare;

10. „oxizi de azot” sau „NO_x” înseamnă suma oxidului nitric (NO) și a dioxidului de azot (NO_2) emis de țeava de evacuare;

11. „protoxid de azot” sau „N_2O” înseamnă protoxidul de azot emis de țeava de evacuare;

12. „particule în suspensie” sau „PM” (*particulate matter*) înseamnă orice material emis de țeava de evacuare sau de frâne și colectat pe un mediu filtrant;

13. „particule în suspensie mai mici de 10 μm” sau „PM_{10}” înseamnă particule în suspensie cu un diametru mai mic de 10 μm;

14. „număr de particule” sau „PN” (*particle number*) înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne;

15. „PN_{10}” înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne cu un diametru mai mare sau egal cu 10 nm;

16. „monoxid de carbon” sau „CO” înseamnă monoxidul de carbon emis de țeava de evacuare;

17. „metan” sau „CH_4” înseamnă metanul emis de țeava de evacuare;

18. „hidrocarburi totale” sau „THC” (*total hydrocarbons*) înseamnă totalul hidrocarburilor emise de țeava de evacuare;

19. „hidrocarburi nemetanice” sau „NMHC” (*non-methane hydrocarbons*) înseamnă totalul hidrocarburilor, cu excepția metanului, emise de țeava de evacuare;

20. „gaze organice nemetanice” sau „NMOG” (*non-methane organic gases*) înseamnă suma hidrocarburilor neoxigenate și oxigenate, cu excepția metanului, emise de țeava de evacuare;

21. „amoniac” sau „NH_3” înseamnă amoniacul emis de țeava de evacuare;

22. „formaldehidă” sau „HCHO” înseamnă formaldehida emisă de țeava de evacuare;

23. „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 ([24]);

24. „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;

25. „consum de energie electrică” înseamnă rata la care un vehicul utilizează energie electrică din bateria sau bateriile sale de tracțiune în condiții de utilizare specificate;

26. „consum de combustibil” înseamnă rata la care un vehicul utilizează combustibil în condiții de utilizare specificate;

27. „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat la determinarea emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice la vehiculele grele;

28. „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 evacuare;

29. „emisii de gaze de carter” înseamnă poluanții gazoși din spațiile din interiorul sau din exteriorul unui motor care sunt conectate la baia de ulei prin conducte interne sau externe;

30. „emisii de particule la frânare” înseamnă particulele emise de sistemul de frânare al unui vehicul;

31. „abraziune a pneului” înseamnă masa materialului pierdut din pneu din cauza procesului de abraziune și emis în mediu;

32. „alte emisii decât cele de gaze de evacuare” înseamnă emisiile evaporative, abraziunea pneurilor și emisiile la frânare;

33. „emisii de poluanți” înseamnă emisii de gaze de evacuare și alte emisii decât cele de gaze de evacuare, cu excepția emisiilor de CO_2;

34. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv al unui vehicul care controlează sau limitează emisiile de poluanți;

35. „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;

([24]) Regulamentul nr. 49 al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și particule poluante ale motoarelor cu aprindere prin compresie și ale motoarelor cu aprindere prin scânteie destinate utilizării pe vehicule.

36. „sistem pentru controlul poluării original” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme inclus în omologarea de tip acordată vehiculului respectiv;

37. „sistem pentru controlul poluării de schimb” 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;

38. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” (*on-board diagnostic system*) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate genera informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului, în sensul definiției de la articolul 3 punctul 49 din Regulamentul (UE) 2018/858, și care este capabil să comunice la distanță informațiile respective;

39. „sistem de monitorizare la bord” sau „sistem OBM” (*on-board monitoring system*) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate să monitorizeze emisiile de gaze de evacuare, să detecteze depășirile valorilor-limită ale emisiilor de gaze de evacuare și care este capabil să comunice la distanță aceste informații, precum și informațiile privind starea de sănătate;

40. „dispozitiv de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică” sau „dispozitiv OBFCM” (*on-board fuel and electric energy consumption monitoring*) înseamnă orice componentă software sau hardware, aflată la bordul unui vehicul, care detectează și utilizează parametrii asociați cu vehiculul, motorul, combustibilul sau energia electrică și parametrii de sarcină utilă/masă, pentru a determina și a stoca în vehicul datele privind consumul de combustibil și de energie electrică și alți parametri relevanți pentru determinarea consumului de combustibil sau de energie electrică și a eficienței energetice a vehiculului;

41. „dispozitiv de manipulare” înseamnă orice element de proiectare care are drept rezultat faptul că un vehicul nu îndeplinește cerințele prezentului regulament atunci când este condus în afara încercărilor reglementare, deși acesta face ca vehiculul să pară 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. „strategie de manipulare” înseamnă o strategie care are drept rezultat faptul că un vehicul nu îndeplinește cerințele prezentului regulament atunci când este condus în afara încercărilor reglementare, deși acesta face ca vehiculul să pară 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;

43. „emisii generate în condiții reale de conducere” sau „RDE” (*real driving emissions*) înseamnă emisiile unui vehicul în condițiile specificate în tabelele 1 și 2 din anexa III;

44. „odometru” înseamnă un instrument care indică distanța totală parcursă de vehicul de la fabricarea sa;

45. „intervenție neautorizată” înseamnă inactivarea sau modificarea motorului sau a motorului electric, a dispozitivelor și a sistemului pentru controlul poluării ale vehiculului, a sistemului de propulsie, a bateriei de tracțiune, a odometrului, a dispozitivului OBFCM, a sistemului OBD sau a sistemului OBM, inclusiv a oricăror elemente de software sau a altor elemente de control logic ale acestor sisteme și a datelor acestora, care are drept rezultat nerespectarea prezentului regulament de către vehiculul în cauză;

46. „unitate 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;

47. „centru de proiectare propriu” înseamnă o unitate în care este proiectat și dezvoltat întregul vehicul și care se află sub controlul și în folosința producătorului;

48. „producător mic” înseamnă un producător a cărui producție este mai mică de 10 000 de autovehicule noi din categoria M_1 sau de 22 000 de autovehicule noi din categoria N_1 sau de 450 de autovehicule noi din categoriile M_2 și M_3 combinate ori de 6 000 de autovehicule noi din categoriile N_2 și N_3 combinate, care sunt înmatriculate în Uniune în fiecare an calendaristic, și care:

    (a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați; sau

    (b) face parte dintr-un grup de producători asociați responsabil în total de o producție mai mică de 10 000 de autovehicule noi din categoria M_1 sau de 22 000 de autovehicule noi din categoria N_1 sau de 450 de autovehicule noi din categoriile M_2 și M_3 combinate ori de 6 000 de autovehicule noi din categoriile N_2 și N_3 combinate, care sunt înmatriculate în Uniune în fiecare an calendaristic; sau

    (c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar utilizează unitățile de producție proprii și centrul de proiectare propriu;

49. „producător foarte mic” înseamnă un producător mic a cărui producție este mai mică de 1 000 de autovehicule noi din categoria M_1 sau mai mică de 1 000 de autovehicule noi din categoria N_1 care sunt înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent;

50. „vehicul cu motor cu ardere internă pur” sau „ICEV” (*internal combustion engine vehicle*) înseamnă un vehicul în care toate convertizoarele de energie pentru propulsie sunt motoare cu ardere internă, inclusiv motoare pe bază de hidrogen;

51. „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 pentru propulsie și exclusiv sisteme reîncărcabile de stocare a energiei electrice cu rolul de sisteme de stocare a energiei pentru propulsie;

52. „pilă de combustie” înseamnă un convertizor de energie care transformă energia chimică (de intrare) în energie electrică (de ieșire) sau invers;

53. „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 pentru propulsie;

54. „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 pentru propulsie;

55. „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 pentru propulsie și cel puțin două categorii diferite de sisteme de stocare a energiei pentru propulsie;

56. „vehicul electric hibrid” sau „HEV” (*hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul hibrid la care unul dintre convertizoarele de energie pentru propulsie este o mașină electrică;

57. „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;

58. „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;

59. „tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare)” 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 zero emisii, atunci când este condus în interiorul unei zone geografice specifice;

60. „mod cu zero emisii” înseamnă un mod selectabil, în care un vehicul hibrid este condus fără utilizarea motorului cu ardere internă;

61. „masă a vehiculului în stare de funcționare” înseamnă masa vehiculului, cu rezervorul (rezervoarele) de combustibil umplut(e) la cel puțin 90 % din capacitățile acestora, inclusiv masa conducătorului auto, a combustibilului și a lichidelor, dotat cu echipamentele standard în conformitate cu specificațiile producătorului și, dacă sunt prezente, masa caroseriei, a cabinei, a cuplajului și a roților de rezervă, precum și cea a uneltelor;

62. „baterie de tracțiune” înseamnă un sistem de baterii care stochează energie cu scopul principal de a propulsa vehiculul;

63. „autonomie electrică” înseamnă distanța parcursă în modul de funcționare cu consum de sarcină până la epuizarea bateriei de tracțiune;

64. „autonomie cu zero emisii” înseamnă distanța maximă pe care un vehicul o poate parcurge cu zero emisii de gaze de evacuare; în cazul PEV-urilor, aceasta corespunde autonomiei electrice;

65. „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;

66. „durabilitate a bateriei” înseamnă durabilitatea la bordul vehiculului a unei baterii de tracțiune, măsurată în funcție de starea sa de sănătate;

67. „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);

68. „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 CO_2, consumul de combustibil, consumul de energie electrică, autonomia electrică și puterea motorului sau a motorului electric, precum și durabilitatea bateriei și alte valori conexe;

69. „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile de gaze de evacuare în exces” înseamnă un sistem proiectat, construit și instalat pe un vehicul pentru a furniza utilizatorului informații cu privire la emisiile de gaze de evacuare în exces și pentru a asigura efectuarea de reparații înainte de o nouă utilizare;

70. „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv” înseamnă un sistem proiectat, construit și instalat pe un vehicul pentru a-l avertiza pe utilizator cu privire la nivelul scăzut al reactivului consumabil și pentru a asigura utilizarea reactivului;

71. „declarație de conformitate” sau „declarație” înseamnă o declarație a producătorului conform căreia un anumit tip sau grup de vehicule, componente sau unități tehnice separate este în conformitate cu cerințele prezentului regulament;

72. „eficiență energetică a unei remorci” înseamnă performanța unei remorci în ceea ce privește influența acesteia asupra emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii, a autonomiei electrice și a puterii motorului sau motorului electric ale unui autovehicul tractor;

73. „pneu pentru zăpadă” înseamnă un pneu al cărui profil al benzii de rulare sau a cărui compoziție ori a cărui construcție este proiectat(ă), în principal, pentru a obține, în condiții de noroi și zăpadă, performanțe mai bune decât cele ale unui pneu normal, din punctul de vedere al capacității de a iniția și controla mișcarea vehiculului;

74. „pneu destinat utilizării în condiții severe de zăpadă” înseamnă un pneu pentru zăpadă sau un pneu cu utilizare specială al cărui profil al benzii de rulare sau a cărui compoziție ori structură este proiectat(ă) special pentru ca pneul să fie utilizat în condiții severe de zăpadă;

75. „pneu cu aderență pe gheață” înseamnă un pneu pentru zăpadă din clasa C_1 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 prevăzute în Regulamentul ONU nr. 117;

76. „pneu cu utilizare specială” înseamnă un pneu destinat unei utilizări mixte, atât pe șosea, cât și în afara șoselei, sau altor scopuri speciale și care este proiectat în principal pentru a iniția și menține mișcarea vehiculului în afara șoselei;

77. „opțiune” înseamnă un set de cerințe suplimentare prevăzute în prezentul regulament, pe care producătorii pot alege să le respecte pentru a putea utiliza desemnarea corespunzătoare pentru vehiculele pe care le produc.

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. Începând cu datele specifice de aplicare prevăzute în 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 pentru controlul poluării de schimb 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 asamblează vehicule astfel încât acestea să fie conforme cu prezentul regulament, respectând inclusiv valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în condițiile stabilite în anexa III și valorile declarate în certificatul de conformitate și în documentația de omologare de tip privind durata de viață a vehiculului, după caz, prevăzute în tabelul 1 din anexa IV. Respectivele vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.

(3) După caz, atunci când producătorii, autoritățile naționale care acordă omologarea de tip, Comisia sau părțile terțe recunoscute verifică conformitatea cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare, în cazul în care încercarea se efectuează în condiții de conducere extinse, emisiile se împart la divizorul pentru condițiile de conducere extinse prevăzut în Regulamentul ONU nr. 168 ([25]).

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

(5) Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu asamblează vehicule cu dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare.

(6) Producătorii proiectează, construiesc și asamblează vehicule din categoriile M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 și N_3 dotate cu:

(a) sisteme OBD care pot detecta sistemele care funcționează defectuos, conducând la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor de gaze de evacuare sau la funcționarea defectuoasă a componentelor legate de performanța privind emisiile, pentru a facilita reparațiile;

(b) sisteme OBM capabile să monitorizeze emisiile de gaze de evacuare;

(c) dispozitive 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 evacuare în exces;

(f) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv;

(g) dispozitive care să comunice la distanță datele generate de vehicul utilizate pentru conformitatea cu prezentul regulament și datele OBFCM, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice periodice efectuate în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([26]) și al controalelor tehnice în trafic efectuate în conformitate cu Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([27]), 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 asamblează vehicule din categoriile M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 și N_3 astfel încât să reducă la minimum vulnerabilitățile care 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 și sistemele de gestionare aferente;

(d) odometrul;

(e) sistemele pentru controlul poluării;

(f) motorul electric și unitățile de comandă aferente;

([25]) Regulamentul ONU nr. 168 – Dispoziții generale privind omologarea vehiculelor ușoare pentru pasageri și a vehiculelor ușoare comerciale în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE).

([26]) Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

([27]) 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).

(g) dispozitivul OBFCM;

(h) sistemul OBD;

(i) sistemul OBM; și

(j) EVP.

(8) Producătorii previn posibilitatea exploatării vulnerabilităților menționate la alineatul (7) în cea mai mare măsură posibilă, pe baza celor mai bune cunoștințe disponibile la momentul omologării de tip. În cazul în care se constată o astfel de vulnerabilitate, producătorii iau toate măsurile posibile ținând seama de stadiul tehnologiei pentru a elimina vulnerabilitatea prin actualizarea software-ului sau prin orice alte mijloace adecvate.

(9) Producătorii nu refuză, din motive de prevenire a intervențiilor neautorizate, accesul la informațiile, instrumentele sau procesele necesare pentru dezvoltarea, instalarea și activarea pieselor de schimb postvânzare compatibile care îndeplinesc cerințele tehnice ale producătorului, cu excepția cazului în care pot demonstra că nepunerea la dispoziție a informațiilor, a instrumentelor și a proceselor în cauză reprezintă un mijloc proporțional de abordare a îngrijorărilor în cauză legate de intervenții neautorizate.

(10) Datele de mediu privind tipul de vehicul și performanța de mediu a vehiculelor individuale sunt puse la dispoziția utilizatorilor și, după caz, afișate în interiorul vehiculului. Datele respective se referă la datele din EVP, din sistemul OBM și din dispozitivul OBFCM, inclusiv valorile duratei de viață, precum și starea de sănătate a bateriei de tracțiune.

(11) 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. 155 ([28]).

Articolul 5

Opțiunile producătorilor în ceea ce privește construcția și desemnarea vehiculelor

(1) 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 pe vehiculele respective un sistem de avertizare a conducătorului auto pentru a-l informa pe utilizator atunci când bateriile de tracțiune sunt aproape descărcate și pentru a opri vehiculul dacă nu este încărcat pe o distanță de cinci kilometri de la prima avertizare în timp ce se află în modul cu zero emisii în interiorul zonei de geofencing. 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.

(2) La cererea producătorului, pentru vehiculele din categoria N_2 cu masa maximă cuprinsă între 3,5 tone și 5 tone care provin dintr-un tip de vehicul din categoria N_1, autoritatea de omologare poate acorda o omologare de tip privind emisiile dacă vehiculul îndeplinește cerințele pentru un tip de vehicul din categoria N_1. Astfel de vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7ext”.

(3) Producătorii pot construi vehicule care combină caracteristicile menționate la alineatele (1) și (2) și le pot desemna drept vehicule „Euro 7Gext”.

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 respectivele vehicule sunt conduse în condițiile de încercare prevăzute în anexa III, pe durata de viață a vehiculului, după caz, prevăzute în tabelul 1 din anexa IV, și respectă cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriei prevăzute în anexa II.

(2) Producătorii se asigură că vehiculele menționate la alineatul (1) respectă valorile privind emisiile de CO_2, consumul de combustibil și de energie electrică și eficiența energetică declarate în temeiul prezentului regulament pe durata de viață a vehiculului, după caz, prevăzute în anexa IV.

([28]) Regulamentul ONU nr. 155 – Dispoziții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor în ceea ce privește securitatea cibernetică și sistemul de gestionare a securității cibernetice.

(3) Producătorii se asigură că proiectarea și funcționalitatea dispozitivelor OBFCM și a sistemelor OBD și OBM, precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe vehiculele menționate la alineatul (1) respectă prezentul regulament, iar dispozitivele, sistemele și măsurile respective nu pot fi dezactivate atât timp cât vehiculele respective sunt utilizate.

(4) Cerințele menționate la alineatele (1), (2) și (3) se aplică indiferent de tipurile de combustibili sau de surse de energie cu care sunt alimentate vehiculele. Cerințele respective se aplică, de asemenea, tuturor unităților tehnice separate și componentelor destinate vehiculelor respective.

(5) Pentru a verifica conformitatea cu cerințele menționate la alineatul (1) pe durata de viață suplimentară a unui vehicul, valorile-limită ale poluanților 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 vehicule sunt capabile să îndeplinească funcțiile următoare:

(a) monitorizează și înregistrează toate emisiile de NO_x, NH_3 și PM din gazele de evacuare de la vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 și de NO_x și PM de la vehiculele din categoriile M_1 și N_1 și detectează depășirile care corespund unor valori de cel puțin 2,5 ori mai mari față de valorile-limită relevante ale emisiilor de gaze de evacuare prevăzute în anexa I;

(b) comunică date privind performanța vehiculului în ceea ce privește emisiile de gaze de evacuare și date privind durabilitatea bateriei vehiculului prin portul OBD, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice auto efectuate în conformitate cu Directiva 2014/45/UE și al controalelor tehnice în trafic efectuate în conformitate cu Directiva 2014/47/UE, precum 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 evacuare depășesc în mod semnificativ valorile-limită, utilizând metode armonizate pentru a determina efectuarea promptă de reparații, fără a împiedica vehiculele să efectueze călătoria în curs, astfel încât să fie evitate problemele de siguranță rutieră.

(7) Dispozitivele OBFCM instalate de producători pe vehiculele menționate la alineatul (1) sunt capabile să comunice, prin portul OBD și wireless, toate datele relevante impuse de lege ale vehiculului pe care le înregistrează.

(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 prezentului 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 vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, 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 ca atare.

Producătorii informează imediat autoritatea care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate și îi furnizează detalii corespunzătoare.

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, producătorii efectuează încercările specificate în tabelele 1, 3, 5, 7, 9 și 11 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 pe durata de viață a vehiculului, prevăzută în tabelul 1 din anexa IV.

(2) Producătorii 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 CO_2, la sistemele OBD și OBM, la emisii și la durabilitatea bateriei, la regenerarea continuă sau periodică, la protecția împotriva intervențiilor neautorizate și la emisiile de gaze de carter, astfel cum se specifică în anexa V. Atunci când s-a selectat opțiunea de geofencing, producătorii 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 un EVP pentru fiecare vehicul și predau respectivul pașaport cumpărătorului împreună cu vehiculul, extrăgând datele relevante din surse precum certificatul de conformitate și documentația de omologare de tip. Producătorii 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 că datele EVP pot fi transmise de la bord la distanță.

(5) În cazul omologării de tip în mai multe etape, articolul 13 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/858 se aplică omologării de tip privind emisiile, conformității producției și conformității în funcționare.

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, 9 și 11 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, 10 și 12 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), (c) și (e) nu se aplică producătorilor mici de vehicule din categoria M_1 sau N_1.

(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

Norme speciale pentru vehiculele echipate cu un motor omologat de tip

(1) În cazul omologării unui tip de vehicul din categoria M_2, M_3, N_2 sau N_3 echipat cu un motor omologat de tip, producătorul vehiculului este responsabil cu omologarea de tip privind emisiile. Obligația respectivă se referă, de asemenea, la instalarea motorului pe vehicul. În cazul în care instalarea motorului este în conformitate cu specificațiile privind instalarea motorului furnizate de producătorul motorului și sub rezerva unui acord prealabil între producătorul vehiculului și producătorul motorului, producătorului motorului i se poate încredința responsabilitatea de a demonstra conformitatea cu cerințele de conformitate în funcționare.

(2) În cazul unui vehicul echipat cu un motor omologat, producătorul motorului efectuează încercările pentru omologarea de tip și încercările din cadrul etapei de verificare a conformității producției referitoare la vehicul, specificate în tabelul 3 din anexa V, de la care producătorul vehiculului este exceptat. Producătorul motorului efectuează, de asemenea, încercările legate de conformitatea în funcționare, în cazul cărora producătorul motorului este responsabil de demonstrarea conformității cu cerințele de conformitate în funcționare aferente vehiculului, cu excepția determinării emisiilor de CO_2 pentru care rămâne responsabil producătorul vehiculului.

(3) Cerințele administrative pentru încercările pentru omologarea de tip și încercările pentru conformitatea în funcționare a vehiculelor pe care este instalat un motor omologat de tip se referă în special la caracteristicile omologării de tip a motorului care trebuie luată în considerare, la informațiile care trebuie furnizate producătorului vehiculului de către producătorul motorului și la atribuirea responsabilității pentru conformitatea în funcționare.

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, 10 și 12 din anexa V la prezentul regulament.

(3) Începând de la data adoptării tuturor actelor de punere în aplicare menționate la articolul 14 alineatul (8), 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 din categoria M_1 sau N_1 și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui astfel de vehicul nou care respectă prezentul regulament.

Începând de la data adoptării tuturor actelor de punere în aplicare menționate la articolul 14 alineatul (9), 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 din categoria M_2, M_3, N_2 sau N_3 sau pentru un motor destinat vehiculelor respective și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui astfel de vehicul sau motor nou care sunt conforme cu prezentul regulament.

(4) Începând cu 29 noiembrie 2026, în cazul noilor tipuri de vehicule din categoria M_1 sau N_1 care nu sunt conforme cu prezentul regulament, autoritățile de omologare refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile unor astfel de noi tipuri de vehicule din motive legate de emisiile de CO_2 și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică sau de durabilitatea bateriei.

(5) Începând cu 29 noiembrie 2027, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoria M_1 sau N_1 care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule noi din motive legate de emisiile de CO_2 și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică sau de durabilitatea bateriei.

(6) Începând cu 29 mai 2028, în cazul noilor tipuri de vehicule din categoria M_2, M_3, N_2 sau N_3 și al noilor tipuri de remorci din categoria O_3 sau O_4 care nu sunt conforme cu prezentul regulament, autoritățile de omologare refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile unor astfel de noi tipuri de vehicule sau de remorci din motive legate de emisiile de CO_2 și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică sau de durabilitatea bateriei.

(7) Începând cu 29 mai 2029, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoria M_2, M_3, N_2 sau N_3 și al remorcilor noi din categoria O_3 sau O_4 care nu sunt conforme cu prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule și remorci noi din motive legate de emisiile de CO_2 și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriei.

(8) Prin derogare de la alineatul (7) de la prezentul articol, până la 31 decembrie 2029, pentru vehiculele din categoria M_2 sau M_3 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 (CE) nr. 595/2009.

(9) Începând cu 1 iulie 2030, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoria M_1 sau N_1 construite de producători mici care nu sunt conforme cu prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule noi din motive legate de emisiile de CO_2 și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriei.

(10) Începând cu 1 iulie 2031, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoria M_2, M_3, N_2 sau N_3 construite de producători mici care nu sunt conforme cu prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule noi din motive legate de emisiile de CO_2 și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie electrică, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriei.

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 29 noiembrie 2026, statele membre interzic vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoria M_1 sau N_1 omologat în temeiul prezentului regulament, dacă sistemului, componentei sau unității tehnice separate nu i s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

(2) Începând cu 29 mai 2028, statele membre interzic vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoria M_2, M_3, N_2 sau N_3, ori pe o remorcă din categoria O_3 sau O_4 omologat în temeiul prezentului regulament, dacă sistemului, componentei sau unității tehnice separate nu i s-a acordat 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 pentru controlul poluării de schimb, în condițiile care se aplicau în momentul omologării inițiale de tip privind emisiile. Autoritățile naționale interzic vânzarea sau instalarea pe un vehicul a unor astfel de sisteme pentru controlul poluării de schimb, cu excepția cazului în care acestora li s-a acordat omologarea de tip.

(4) Începând cu 1 iulie 2028, autoritățile naționale acordă omologarea UE de tip pentru componente sau unități tehnice separate numai în cazul noilor tipuri de pneuri din clasa C_1 care sunt conforme cu prezentul regulament.

Începând cu 1 iulie 2030, autoritățile naționale interzic introducerea pe piață a pneurilor din clasa C_1 care nu sunt conforme cu prezentul regulament și interzic înmatricularea vehiculelor noi echipate cu pneuri din clasa C_1, în cazul în care pneurile respective nu sunt conforme cu prezentul regulament.

Pneurile din clasa C_1 care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi puse în continuare la dispoziție pe piață până la 30 iunie 2032.

(5) Începând cu 1 aprilie 2030, autoritățile naționale acordă omologarea UE de tip pentru componente sau unități tehnice separate numai în cazul noilor tipuri de pneuri din clasa C_2 care sunt conforme cu prezentul regulament.

Începând cu 1 aprilie 2032, autoritățile naționale interzic introducerea pe piață a pneurilor din clasa C_2 care nu sunt conforme cu prezentul regulament și interzic înmatricularea vehiculelor noi echipate cu pneuri din clasa C_2, în cazul în care pneurile respective nu sunt conforme cu prezentul regulament.

Pneurile din clasa C_2 care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi puse în continuare la dispoziție pe piață până la 31 martie 2034.

(6) Începând cu 1 aprilie 2032, autoritățile naționale acordă omologarea UE de tip pentru componente sau unități tehnice separate numai în cazul noilor tipuri de pneuri din clasa C_3 care sunt conforme cu prezentul regulament.

Începând cu 1 aprilie 2034, autoritățile naționale interzic introducerea pe piață a pneurilor din clasa C_3 care nu sunt conforme cu prezentul regulament și interzic înmatricularea vehiculelor noi echipate cu pneuri din clasa C_3, în cazul în care pneurile respective nu sunt conforme cu prezentul regulament.

Pneurile din clasa C_3 care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi puse în continuare la dispoziție pe piață până la 31 martie 2036.

Articolul 12

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

(1) Operatorii economici și operatorii independenți nu efectuează intervenții neautorizate asupra vehiculelor și a sistemelor acestora.

(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 evacuare în exces și sistemele de avertizare a conducătorului auto privind nivelul scăzut de reactiv și dacă pot avea loc intervenții neautorizate asupra vehiculelor.

CAPITOLUL IV

ROLUL COMISIEI ȘI AL PĂRȚILOR TERȚE RECUNOSCUTE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CONFORMITATEA ÎN FUNCȚIONARE ȘI SUPRAVEGHEREA PIEȚEI

Articolul 13

Aplicarea cerințelor privind încercările de către Comisie și părțile terțe recunoscute

(1) Verificările privind conformitatea în funcționare și de supraveghere a pieței, astfel cum sunt prevăzute în tabelele 2, 4, 6, 8, 10 și 12 din anexa V la prezentul regulament, se efectuează de către Comisie în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2018/858 și pot fi efectuate de părți terțe recunoscute în conformitate cu articolul 13 alineatul (10) din regulamentul respectiv, pentru a se verifica conformitatea vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate cu prezentul regulament.

(2) Producătorii pun la dispoziția Comisiei și a părților terțe recunoscute 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 toate procedurile administrative și cerințele privind documentația. Pentru a demonstra conformitatea cu cerințele specificate în anexa V, după caz, producătorii prezintă autorității de omologare o declarație de conformitate.

(2) Încercările pentru a demonstra conformitatea cu cerințele prezentului regulament se efectuează de către producători și autoritățile naționale, astfel cum se specifică în anexa V. Comisia și părțile terțe recunoscute pot efectua încercări pentru a demonstra conformitatea cu cerințele prezentului regulament, astfel cum se specifică în anexa V. În cazul în care o încercare este menționată ca fiind opțională în tabelele 1, 3, 5, 7, 9 și 11 din anexa V, autoritatea de omologare poate solicita efectuarea respectivei încercări.

Încercările menționate în tabelele 1, 3, 5, 7, 9 și 11 din anexa V se efectuează de către producători. Încercările menționate în tabelele 2, 4, 6, 8, 10 și 12 din anexa V se efectuează de către autoritățile naționale, Comisie și părțile terțe recunoscute.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc procedurile și metodologiile de încercare, dispozițiile administrative, procedurile și metodologiile pentru modificarea și de extinderea omologărilor de tip privind emisiile și 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 M_1 și N_1;

(b) tipuri de vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3;

(c) motoare folosite în tipurile de vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3;

(d) sisteme OBM și OBD;

(e) sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile de gaze de evacuare în exces;

(f) sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv;

(g) sisteme de protecție împotriva intervențiilor neautorizate, de securitate și de securitate cibernetică;

(h) tipuri de sisteme pentru controlul poluării de schimb și piesele acestora;

(i) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora, în ceea ce privește emisiile de particule;

(j) pneuri din clasele C_1, C_2 și C_3 în ceea ce privește abraziunea pneurilor;

(k) alte tipuri de componente și piese de schimb ale acestora;

(l) determinarea emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei electrice și a puterii pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1, a dispozițiilor pentru dispozitivele OBFCM;

(m) determinarea emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii, a autonomiei electrice și a puterii pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O_3 și O_4, a dispozițiilor pentru dispozitivele 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 evacuare 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 CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii, a autonomiei electrice și a puterii unui autovehicul;

(c) metodele, cerințele și specificațiile tehnice pentru indicatorii de schimbare a treptelor de viteză;

(d) metodele de determinare a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O_3 și O_4;

(e) metodele de măsurare a emisiilor de gaze de carter;

(f) metodele de măsurare a emisiilor evaporative;

(g) metodele de măsurare a emisiilor de particule la frânare, inclusiv metodele pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, 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 unor astfel de dispozitive și sisteme, precum și a comunicării la distanță 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 acestora;

(l) metodele de evaluare a funcționării, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor pentru controlul poluării originale și de schimb;

(m) metodele de asigurare și evaluare în conformitate cu 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 vehiculelor 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 tipurilor de vehicule omologate în temeiul desemnărilor menționate la articolul 5;

(p) verificarea conformității cu articolul 9 alineatele (1) și (2) și procedurile de încercare pentru vehiculele construite în mai multe etape;

(q) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare;

(r) specificațiile combustibililor de referință utilizați pentru încercare;

(s) metodele de stabilire a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de manipulare;

(t) formatul, datele și metodele de comunicare la distanță pentru EVP, precum și metodele de afișare la bordul vehiculului a datelor de mediu privind tipul de vehicul și performanța de mediu a vehiculului individual;

(u) cerințele administrative și cele privind documentația pentru omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței;

(v) obligațiile de raportare, dacă este cazul.

(5) 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).

(6) 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)-(m) combinate cu unul sau mai multe dintre elementele menționate la alineatul (4) literele (a)-(v).

(7) Pentru actele de punere în aplicare menționate la alineatele (3) și (4) de la prezentul articol, în ceea ce privește categoriile M_1 și N_1, metodele de măsurare a emisiilor poluante de gaze de evacuare și a emisiilor evaporative le reflectă pe cele prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151, astfel cum se aplică la momentul adoptării actului de punere în aplicare relevant.

(8) Până la 29 mai 2025, Comisia adoptă, pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt menționate la alineatul (3) litera (a), următoarele acte de punere în aplicare:

(a) în ceea ce privește emisiile de poluanți, astfel cum se menționează la alineatul (4) literele (a), (e), (f), (k), (q), (r), (s), (t), (u) și (v);

(b) în ceea ce privește metodele de determinare a emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii, a autonomiei electrice, a puterii vehiculului, precum și a performanței dispozitivelor OBFCM, astfel cum se menționează la alineatul (4) literele (b), (c) și (j);

(c) în ceea ce privește sistemele OBM și OBD, astfel cum se menționează la alineatul (4) literele (j) și (k).

(9) Până la 29 noiembrie 2026, Comisia adoptă, pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 menționate la alineatul (3) literele (b) și (c) și motoarele acestora, precum și pentru remorcile din categoriile O_3 și O_4 următoarele acte de punere în aplicare:

(a) în ceea ce privește emisiile de poluanți, astfel cum se menționează la alineatul (4) literele (a), (e), (k), (q), (r), (s), (t), (u) și (v);

(b) în ceea ce privește metodele de determinare a emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii, a autonomiei electrice, a puterii vehiculului, precum și a performanței dispozitivelor OBFCM, astfel cum se menționează la alineatul (4) literele (b), (d) și (j);

(c) în ceea ce privește sistemele OBM și OBD, astfel cum se menționează la alineatul (4) literele (j) și (k).

Articolul 15

Adaptarea la progresul tehnic

(1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a modifica prezentul regulament, după cum urmează, pentru a ține seama de progresele tehnice:

(a) articolul 5, prin introducerea de opțiuni și desemnări suplimentare bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători;

(b) stabilind norme speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 în temeiul articolelor 3 și 8;

(c) după caz, stabilind valorile-limită ale emisiilor de formaldehidă provenind de la vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 în tabelul 2 din anexa I, în urma revizuirii efectuate în conformitate cu articolul 18 alineatul (6) și pe baza acesteia;

(d) tabelul 2 din anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor „Euro 7”;

(e) 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”;

(f) stabilind multiplicatorii de durabilitate din tabelul 2 din anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor privind emisiile de gaze de evacuare asupra vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 și a unui raport privind durabilitatea vehiculelor grele prezentat Parlamentului European și Consiliului în conformitate cu articolul 18 alineatul (3);

(g) anexa V, în ceea ce privește aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor.

(2) În cazul în care a fost adoptată o propunere de regulament al ONU, de regulament tehnic mondial sau o modificare a unui regulament al ONU sau a unui regulament tehnic mondial, fără întârzieri nejustificate după o astfel de adoptare, sau pe baza rapoartelor prezentate Parlamentului European și Consiliului în conformitate cu articolul 18 alineatele (4) și (5), după caz, ținând seama de progresele tehnice, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a modifica prezentul regulament cu privire la următoarele:

(a) stabilirea valorilor-limită ale emisiilor de particule la frânare în anexa I, în conformitate cu tehnologiile de ultimă generație și, dacă este cazul, făcând trimitere la lucrările Forumului mondial al Organizației Națiunilor Unite pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29 al ONU), inclusiv, după caz, modificarea tabelelor 5, 6, 7 și, respectiv, 8 din anexa I, prin stabilirea unor valori-limită sau criterii diferite în funcție de categoriile de vehicule și de tehnologiile de propulsie;

(b) stabilirea valorilor-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri din anexa I, cu referire la activitatea WP.29 al ONU;

(c) stabilirea cerințelor minime de performanță pentru baterii prevăzute în anexa II, în conformitate cu tehnologiile de ultimă generație și cu arhitectura bateriilor, precum și cu aplicarea acestora, în special în cazul vehiculelor mici, și ținând seama de criterii precum kilometrajul și duratele de viață pentru toate categoriile de vehicule în ceea ce privește performanța bateriei.

Prin derogare de la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a modifica prezentul regulament prin stabilirea valorilor-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri menționate în anexa I în cazul în care WP.29 al ONU nu a adoptat dispoziții uniforme înainte de termenul relevant prevăzut la alineatul (3) de la prezentul articol, în conformitate cu lucrările WP.29 al ONU și făcând trimitere la acestea, după caz, și ținând seama de progresele tehnice, până la 1 iulie 2027 pentru pneurile din clasa C_1, până la 1 aprilie 2029 pentru pneurile din clasa C_2 și până la 1 aprilie 2031 pentru pneurile din clasa C_3.

(3) În cazul în care WP.29 al ONU nu a adoptat dispoziții uniforme până la 1 iulie 2026 pentru pneurile din clasa C_1, până la 1 aprilie 2028 pentru pneurile din clasa C_2 și până la 1 aprilie 2030 pentru pneurile din clasa C_3, Comisia elaborează o metodă de măsurare a abraziunii pneurilor și definește valorile-limită ale abraziunii pentru pneuri pe baza metodelor existente de ultimă generație.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 16

Exercitarea delegării de competențe

(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 alineatele (1) și (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 28 mai 2024. Comisia elaborează 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 alineatele (1) și (2) 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 alineatele (1) și (2) 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, înaintea 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 – autovehicule. Comitetul respectiv 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.

Articolul 18

Raportare și revizuire

(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 furnizate în conformitate cu alineatul (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament, inclusiv o evaluare privind reducerile realizate în ceea ce privește emisiile de gaze de evacuare și alte emisii.

(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 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, în vederea adoptării actelor delegate menționate la articolul 15 alineatul (2) litera (c).

Raportul respectiv evaluează, printre altele, oportunitatea stabilirii unor cerințe minime de performanță pentru vehicule de până la cel puțin 10 ani sau 200 000 km, dintre cele două valori reținându-se cea care survine mai întâi.

(5) 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, în vederea adoptării actelor delegate menționate la articolul 15 alineatul (2) litera (a), în ceea ce privește nivelul valorilor-limită ale emisiilor din etapa a doua stabilite în tabelele 5, 6, 7 și 8 din anexa I.

(6) Până la 31 decembrie 2027, Comisia revizuiește oportunitatea stabilirii unei valori-limită specifice pentru emisiile de formaldehidă în ceea ce privește vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, pe baza utilizării preconizate a combustibililor care ar conduce la o creștere a emisiilor de formaldehidă, în vederea posibilei adoptări a actului delegat menționat la articolul 15 alineatul (1) litera (c).

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 19

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/858

Articolul 84 din Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament de către operatorii economici, operatorii independenți și serviciile tehnice și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea acestora. Sancțiunile sunt 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. Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatul (2), printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii economici pentru care se aplică, de asemenea, sancțiuni 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.”

3. Se introduc următoarele alineate:

„(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 prezentul regulament;

(c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 și N_3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare 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 20

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 (CE) nr. 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 se abrogă de la 1 iulie 2030.

Regulamentele (UE) nr. 582/2011 și (UE) 2017/2400, precum și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 se abrogă de la 1 iulie 2031.

Articolul 21

Intrare în vigoare și aplicare

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

Se aplică de la 29 noiembrie 2026 pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M_1 și N_1 și pentru componentele, sistemele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor din categoria M_1 sau N_1 omologate de tip în temeiul prezentului regulament și de la 29 noiembrie 2027 pentru vehiculele noi din categoriile M_1 și N_1 și pentru componentele, sistemele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Se aplică de la 29 mai 2028 pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 și O_4 și pentru componentele, sistemele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor din categoria M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 sau O_4 omologate de tip în temeiul prezentului regulament și de la 29 mai 2029 pentru vehiculele noi din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 și O_4 și pentru componentele, sistemele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Se aplică de la 1 iulie 2028 pentru noile tipuri de pneuri din clasa C_1, de la 1 aprilie 2030 pentru noile tipuri de pneuri din clasa C_2 și de la 1 aprilie 2032 pentru noile tipuri de pneuri din clasa C_3.

Se aplică de la 1 iulie 2030 pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 construite de mici producători și de la 1 iulie 2031 pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 construite de mici producători.

Cu toate acestea, articolul 11 alineatul (3) se aplică de la 28 mai 2024.

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

Adoptat la Strasbourg, 24 aprilie 2024.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
R. METSOLA	M. MICHEL

ANEXA I

VALORILE-LIMITĂ ALE EMISIILOR EURO 7

Tabelul 1: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 cu motor cu ardere internă

		Masa în stare de funcționare (MRO) (kg)	Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa totală de hidrocarburi (THC)		Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO_x)		Masa combinată a totalului de hidrocarburi și oxizi de azot (THC + NO_x)		Masa particulelor în suspensie (PM)		Numărul de particule (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Categoria	Clasa		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}
N_1	I	MRO ≤ 1 280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}
	II	1280 < MR ≤ 1 735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}
	III	1 735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}

Notă: PI = aprindere prin scânteie.
CI = aprindere prin compresie.

Tabelul 2: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 cu motor cu ardere internă, precum și motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule

Emisii de poluanți	WHSC (CI) și WHTC (CI și PI)	Emisii generate în condiții reale de conducere (RDE)
	pe kWh	pe kWh
NO_x în mg	200	260
PM în mg	8	—
PN_{10} în #	6×10^{11}	9×10^{11}
CO în mg	1 500	1 950
NMOG în mg	80	105
NH_3 în mg	60	85
CH_4 în mg	500	650
N_2O în mg	200	260

Notă: PI = aprindere prin scânteie.
CI = aprindere prin compresie.

Tabelul 3: Valorile-limită ale emisiilor evaporative Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 alimentate cu benzină

Masa emisiilor evaporative (g/încercare)
1,5

Tabelul 4: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere care se aplică până la 31 decembrie 2029, defalcate în funcție de tehnologia de propulsie

Valori-limită ale emisiilor în mg/km pe vehicul	Vehicule din categoriile M_1 și N_1, cu excluderea vehiculelor N_1, clasa III (*)				
Tehnologia de propulsie	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisii de particule la frânare (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) Pentru vehiculele din categoria N1 clasa III, limitele aplicabile sunt următoarele: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV și ICEV 11 mg/km.

Tabelul 5: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere care se aplică de la 1 ianuarie 2030 în urma revizuirii prevăzute la articolul 18 alineatul (5), defalcate în funcție de tehnologia de propulsie (vehicule din categoriile M_1 și N_1)

Valori-limită ale emisiilor	Vehicule din categoriile M_1 și N_1				
Tehnologia de propulsie	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisii de particule la frânare (PM_{10})					
Emisii în număr de particule la frânare (PN)					

Tabelul 6: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere care se aplică de la 1 ianuarie 2030 în urma revizuirii prevăzute la articolul 18 alineatul (5), defalcate în funcție de tehnologia de propulsie (vehicule din categoriile M_2 și N_2)

Valori-limită ale emisiilor	Vehicule din categoriile M_2 și N_2				
Tehnologia de propulsie	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisii de particule la frânare (PM_{10})					
Emisii în număr de particule la frânare (PN)					

Tabelul 7: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere care se aplică de la 1 ianuarie 2030 până la 31 decembrie 2034 în urma revizuirii prevăzute la articolul 18 alineatul (5), defalcate în funcție de tehnologia de propulsie (vehicule din categoriile M_3 și N_3)

Valori-limită ale emisiilor	Vehicule din categoriile M_3 și N_3				
Tehnologia de propulsie	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisii de particule la frânare (PM_{10})					
Emisii în număr de particule la frânare (PN)					

Tabelul 8: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere care se aplică de la 1 ianuarie 2035 pentru toate tehnologiile de propulsie, pe categorii de vehicule

Valori-limită ale emisiilor	Vehicule din categoriile M_1 și N_1	Vehicule din categoriile M_2 și M_3	Vehicule din categoriile N_2 și N_3
Emisii de particule la frânare (PM_{10})	3 mg/km per vehicul		
Emisii în număr de particule la frânare (PN)			

Tabelul 9: Valorile-limită ale abraziunii pneurilor Euro 7

Valori-limită ale abraziunii 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 M_1

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 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

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			

(*) Astfel cum se specifică în anexa IV.

Tabelul 2 Cerințe minime de performanță (*Minimum performance requirements* – MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria N_1

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 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

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			

(*) Astfel cum se specifică în anexa IV.

Tabelul 3 Cerințe minime de performanță (*Minimum performance requirements* – MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3

MPR bazate pe energia bateriei	Vehicule pe durata de viață principală (*)	Vehicule pe durata de viață suplimentară (*)
OVC-HEV		
PEV		

(*) Astfel cum se specifică în anexa IV.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

ANEXA III

CONDIȚII DE EFECTUARE A ÎNCERCĂRILOR

Tabelul 1: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare în condițiile utilizării oricărui combustibil și lubrifiant de pe piață care este conform cu specificațiile emise de producător

Măsurarea emisiilor de gaze de evacuare în laborator	Măsurarea emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE)
Pentru toate încercările privind emisiile de gaze de evacuare efectuate utilizând ciclul de încercare pe un stand dinamometric din cadrul procedurii de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), se aplică Regulamentul ONU nr. 154 (*). Se aplică dispozițiile referitoare la nivelul 1A (WLTP cu patru etape).	Pentru încercările privind RDE efectuate pe șosea, se aplică Regulamentul ONU nr. 168 (**), evaluarea emisiilor fiind realizată în ceea ce privește WLTP cu patru etape.

(*) Regulamentul ONU nr. 154 – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor ușoare pentru pasageri și a vehiculelor ușoare comerciale în ceea ce privește emisiile de referință, emisiile de dioxid de carbon și consumul de combustibil și/sau măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice (WLTP), Seria 02 de amendamente.

(**) Regulamentul ONU nr. 168, versiunea originală.

Tabelul 2: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare în condițiile utilizării oricărui combustibil și lubrifiant de pe piață care este conform cu specificațiile emise de producător

Măsurarea emisiilor de gaze de evacuare în laborator	Măsurarea RDE
Pentru toate încercările privind emisiile de gaze de evacuare efectuate utilizând ciclurile de încercare WHTC/WHSC pe banc de încercare pentru motoare, se aplică anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 49 (*).	Anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 49 se aplică cu următoarele adaptări: (i) punctul A.1.4.2.2.2.1. din apendicele 1 la anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 49 se citește după cum urmează: „Intervalele valide sunt cele a căror putere medie depășește pragul de putere de 6 % din puterea maximă a motorului."; (ii) în legătură cu factorul de conformitate (CF) din tabelul 2 de la punctul 6.3 din anexa 8 la Regulamentul ONU nr. 49, valoarea = 1,0 se utilizează pentru toți poluanții; valorile-limită aplicabile sunt valorile-limită ale RDE din tabelul 2 din anexa I la prezentul regulament.

(*) Regulamentul ONU nr. 49, Seria 07 de amendamente

Tabelul 3: Condiții de efectuare a încercărilor privind conformitatea cu valorile-limită ale emisiilor evaporative

	Condiții de încercare
Încercarea SHED (*) privind emisiile evaporative	Se aplică Regulamentul ONU nr. 154, nivelul 1A (WLTP cu patru etape) (**)

(*) SHED: incintă închisă etanș în scopul măsurării emisiilor evaporative.
(**) Regulamentul ONU nr. 154, Seria 02 de amendamente.

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

	Vehicule din categoriile M_1 și N_1	Vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3
Încercarea privind emisiile de particule la frânare	Încercarea în conformitate cu Regulamentul tehnic mondial nr. 24 al ONU privind emisiile de particule la frânare	

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

	Pneuri din clasa C1	Pneuri din clasa C2	Pneuri din clasa C3
Încercarea privind valorile-limită de abraziune a pneurilor	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul WP.29 al ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul WP.29 al ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul WP.29 al ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale

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 pentru controlul poluării de schimb	M_1, N_1 și M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
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 sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 875 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi

(*) Masa maximă.

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

Multiplicatori ai durabilității	M_1, N_1 și M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
Multiplicator al durabilității pentru durata de viață suplimentară	1,2 pentru poluanții gazoși		

(*) Masa maximă.

ANEXA V

APLICAREA CERINȚELOR PRIVIND ÎNCERCĂRILE ȘI A DECLARAȚIILOR

Tabelul 1: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 pentru producători

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
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
Poluanții gazoși, emisiile de PM, PN, CO_2, consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și autonomia electrică (durabilitatea bateriei) (WLTP la 23 °C)	Încercare obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip	Obligatorii pentru emisiile de gaze de evacuare și OBFCM	Obligatorii pentru emisiile de gaze de evacuare, OBFCM și monitoarele SOH pentru durabilitatea bateriei
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO_2 (WLTP la 14 °C)	Declarație (*)	Nu sunt obligatorii	Opționale
Emisii de gaze de carter	Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare (*)	Obligatorii	Opționale
Încercarea privind emisiile evaporative	Obligatorii	Obligatorii	Opționale
Durabilitatea sistemelor de control al emisiilor	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru emisii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru autonomia electrică	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	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
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Determinarea puterii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale
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

(*) Autoritatea de omologare poate impune efectuarea unei încercări.

Tabelul 2: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1 pentru statele membre, Comisie și părțile terțe recunoscute

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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
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	Opționale	Obligatorii	Opționale
Poluanții gazoși, emisiile de PM, PN, CO_2, consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și autonomia electrică (durabilitatea bateriei) (WLTP la 23 °C)	Încercare obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip	Audituri sau încercări opționale	Obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO_2 (WLTP la 14 °C)	Declarație (*)	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
Emisii de gaze de carter	Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare (*)	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Încercarea privind emisiile evaporative	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitatea sistemelor de control al emisiilor	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Funcționarea sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru emisii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru autonomia electrică	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Determinarea puterii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
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

(*) Autoritatea de omologare poate impune efectuarea unei încercări.

Tabelul 3: Aplicarea cerințelor privind încercările, a declarațiilor și a altor cerințe pentru omologarea de tip și extinderi ale omologării de tip pentru vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 pentru producători

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
Poluanții gazoși, emisiile de PM, PN și CO_2, consumul de combustibil (WHTC și WHSC)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de emisii și declarație pentru toți membrii familiei (*), (**)	Obligatorii pentru un motor din afara familiei (***)	Nu sunt obligatorii
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 în funcție de tipul de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate categoriile de vehicule aplicabile (**)	Nu sunt obligatorii	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 (***)
Determinarea emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii și a autonomiei electrice ale unui vehicul	Licență de operare a instrumentului de simulare VECTO, certificarea componentelor.	Pentru componente. Verificarea utilizării VECTO (de patru ori pe an)	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 (**)	Nu sunt obligatorii	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
Durabilitatea sistemelor de control al emisiilor	Declarație (**)	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Funcționarea sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării	Declarație (**)	Nu sunt obligatorii	Opționale (***)
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Determinarea puterii	Obligatorii (**)	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
OBFCM (măsurarea la bord a consumului de combustibil și de energie electrică, precum și sarcina utilă)	Obligatorii	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 de tip în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil de demonstrarea conformității vehiculului în cadrul acestei încercări (motorul este omologat de tip ca unitate tehnică separată).
(***) În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat de tip în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil de demonstrarea conformității vehiculului în cadrul acestei încercări în cazul în care acesta a încheiat un acord în acest sens cu producătorul vehiculului în conformitate cu articolul 9.

Tabelul 4: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale omologării de tip în cazul vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 pentru statele membre, Comisie și părțile terțe recunoscute

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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
Poluanții gazoși și 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 în funcție de tipul 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
Poluanții gazoși, emisiile de PM, PN și CO_2, consumul de combustibil (WHTC și WHSC)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de motoare și declarație pentru toți membrii familiei (*); (**)	Obligatorii pentru un motor din familia de motoare (**)	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Determinarea emisiilor de CO_2, a consumului de combustibil și de energie electrică, a autonomiei cu zero emisii și a autonomiei electrice ale unui vehicul	Eliberarea licenței de operare a instrumentului de simulare VECTO; eliberarea certificatelor pentru componente	Pentru componente	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale
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 sistemelor de control al emisiilor	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
Funcționarea sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale
Determinarea puterii	Obligatorii (**)	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	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
OBFCM (măsurarea la bord a consumului de combustibil și de energie electrică, precum și sarcina utilă)	Obligatorii	Obligatorii	Obligatorii	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

(*) Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.
(**) În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat de tip în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil de demonstrarea conformității vehiculului în cadrul acestei încercări (motorul este omologat de tip ca unitate tehnică separată).
(***) În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat de tip în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil de demonstrarea conformității vehiculului în cadrul acestei încercări în cazul în care acesta a încheiat un acord în acest sens cu producătorul vehiculului în conformitate cu articolul 9.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

Tabelul 5: Aplicarea cerințelor privind încercările, a declarațiilor și a altor cerințe pentru omologarea de tip și extinderi ale omologării de tip pentru remorci din categoriile O_3 și O_4 pentru producători

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
Eficiența energetică a remorcilor	Eliberarea licenței de operare a instrumentului de simulare VECTO; eliberarea certificatelor pentru componente	Pentru componente	Opționale

Tabelul 6: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale omologării de tip în cazul remorcilor din categoriile O_3 și O_4 pentru statele membre, Comisie și părțile terțe recunoscute

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	
Eficiența energetică a remorcilor	Eliberarea licenței de operare a instrumentului de simulare VECTO; eliberarea certificatelor pentru componente	Pentru componente	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale

Tabelul 7: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale omologării de tip în cazul motoarelor destinate vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 pentru producători

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	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
Poluanții gazoși, emisiile de PM, PN și CO_2 și consumul de combustibil (WHTC și WHSC)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de motoare și declarație pentru toți membrii familiei (**)	Obligatorii pentru un motor din familia de motoare	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelelor 3 și 4
Poluanții gazoși, PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare tip de 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 în funcție de tipul de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate categoriile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii	
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 sistemelor de control al emisiilor	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Determinarea puterii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelelor 3 și 4	Nu sunt obligatorii	
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație (*)	Nu sunt obligatorii	

(*) Numai în cazul în care producătorul motorului furnizează aceste sisteme împreună cu motorul.
(**) Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

Tabelul 8: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderi ale omologărilor de tip în cazul motoarelor destinate vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 pentru statele membre, Comisie și părțile terțe recunoscute

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	—	—
Poluanții gazoși, emisiile de PM, PN și CO_2 și consumul de combustibil (WHTC și WHSC)	Obligatorii pentru motorul prototip și o declarație pentru toți membrii familiei de motoare (**)	Audituri sau încercări opționale	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelelor 3 și 4	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelelor 3 și 4
Poluanții gazoși, PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare tip de 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 în funcție de tipul de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate categoriile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii		
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 sistemelor de control al emisiilor	Declarație	Nu sunt obligatorii		
Determinarea puterii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii		
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii		
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelelor 3 și 4			
Puterea motorului	Obligatorii	Nu sunt obligatorii		

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	—	—
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație (*)	Nu sunt obligatorii		

(*) Numai în cazul în care producătorul motorului furnizează aceste sisteme împreună cu motorul.
(**) Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.

Tabelul 9: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip a sistemelor pentru controlul poluării destinate producătorilor

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
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 învechite)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale

Tabelul 10: Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru omologarea de tip a sistemelor pentru controlul poluării destinate statelor membre, Comisiei și părților terțe recunoscute

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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
Demonstrație privind performanța și durabilitatea cu piese învechite	Obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Verificarea cerinței privind durabilitatea în condiții reale (încercare RDE cu vehicule învechite)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale

Tabelul 11: Aplicarea cerințelor privind încercările pentru omologarea de tip a sistemelor de frânare pentru producători

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
Încercarea privind emisiile sistemului de frânare în ciclul de frânare WLTP	Obligatorii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii

Tabelul 12: Aplicarea cerințelor privind încercările pentru omologarea de tip a sistemelor de frânare pentru statele membre, Comisie și părțile terțe recunoscute

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	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Comisia și părțile terțe recunoscute	Autoritățile de supraveghere a pieței	Comisia și părțile terțe recunoscute
Încercarea privind emisiile sistemului de frânare în ciclul de frânare WLTP	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Nu sunt obligatorii	Opționale pentru verificarea ponderii frânării cu fricțiune	Opționale pentru verificarea ponderii frânării cu fricțiune	Opționale pentru verificarea ponderii frânării cu fricțiune

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 5 alineatul (2)
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 4 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 7 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (4)	Articolul 14 alineatele (3) și (4)
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	Articolul 19
Articolul 14	—
Articolul 15	Articolul 17
Articolul 16	—
Articolul 17	Articolul 20
Articolul 18	Articolul 21
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 14
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 4 alineatul (4)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (5)
Articolul 5 alineatul (4)	Articolul 14
Articolul 5a	Articolul 4 alineatul (6)
Articolul 5b	Articolul 10 alineatele (6) și (7)
Articolul 5c litera (a)	Articolul 14 alineatul (4) litera (d)
Articolul 5c litera (b)	Articolul 14 alineatul (4) litera (j)
Articolul 5c litera (c)	Articolul 14 alineatul (4) litera (b)
Articolul 7	Articolul 12
Articolul 8	Articolul 10 alineatele (6) și (7)
Articolul 9	Articolul 11
Articolul 10	—
Articolul 11	Articolul 19
Articolul 12	—
Articolul 13	Articolul 17
Articolul 13a	Articolul 17
Articolul 14	—
Articolul 15	—
Articolul 16	—
Articolul 17	Articolul 20
Articolul 18	Articolul 21
Anexa I	Anexa I
Anexa II	—