



REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/35 AL COMISIEI

din 13 ianuarie 2025

**de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului
prin stabilirea procedurilor de verificare în circulație a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 9 alineatul (3) și articolul 13 alineatul (4) primul paragraf,

întrucât:

- (1) Articolul 9 din Regulamentul (UE) 2019/1242 impune autorităților de omologare de tip să raporteze Comisiei orice abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în exploatare în comparație cu valorile indicate în certificatele de conformitate sau în dosarul cu informații pentru client care însoțește vehiculele respective, ca urmare a verificărilor efectuate în conformitate cu articolul 13 din regulamentul respectiv.
- (2) În temeiul articolului 13 din Regulamentul (UE) 2019/1242, autoritățile de omologare de tip care au acordat producătorilor o licență de operare a unui simulator în temeiul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾ și al Regulamentului (UE) 2017/2400 al Comisiei ⁽³⁾ (denumite în continuare „autoritățile care acordă omologarea de tip”) trebuie să verifice, pentru producătorii respectivi, pe baza unor eșantioane de vehicule adecvate și reprezentative, dacă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarele cu informații pentru client corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor grele în circulație, determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, precum și prezența oricăror strategii la bord sau referitoare la vehiculele eșantionate care îmbunătățesc în mod artificial performanța vehiculelor în cadrul încercărilor efectuate sau al calculelor efectuate în scopul certificării emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil („verificarea în circulație”).
- (3) Regulamentul delegat (UE) 2024/1127 al Comisiei ⁽⁴⁾ stabilește principiile directoare și criteriile pentru definirea procedurilor de efectuare a verificării în circulație.
- (4) Prezentul regulament stabilește proceduri detaliate pentru verificarea în circulație, în conformitate cu aceste principii directoare și criterii.

⁽¹⁾ JO L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>.

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁽³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁽⁴⁾ Regulamentul delegat (UE) 2024/1127 al Comisiei din 8 februarie 2024 de completare a Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea principiilor directoare și a criteriilor pentru definirea procedurilor de verificare a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil ale vehiculelor grele în circulație (verificarea în circulație) (JO L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

- (5) Pentru a viza verificarea în circulație a acelor familii cu vehicule sau pneuri care prezintă cel mai mare risc de abatere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil de la valorile emisiilor specifice de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarul cu informații pentru client, autoritatea care acordă omologarea de tip ar trebui să selecteze familiile pe baza unei evaluări a riscurilor care urmează să fie efectuată de Comisie.
- (6) În cazul pneurilor, întrucât o familie de pneuri pentru verificare în circulație poate fi utilizată de mai mulți producători de vehicule, este oportun să se limiteze încercarea pneurilor, provenite de la o familie de pneuri de verificare în circulație, la o singură autoritate care acordă omologarea în fiecare perioadă de raportare a verificării în circulație, pentru a simplifica procesul și a reduce sarcina administrativă. În mod similar, o componentă care definește o familie de proceduri de încercare de verificare poate fi utilizată de mai mulți producători de vehicule. Prin urmare, este oportun să se limiteze, de asemenea, încercarea vehiculelor dintr-o familie de proceduri de încercare de verificare la o singură autoritate care acordă omologarea în fiecare perioadă de raportare privind verificarea în circulație.
- (7) Pentru a se asigura că verificarea în circulație este reprezentativă, autoritățile care acordă omologarea ar trebui să selecteze un număr minim de familii care să fie încercate, pe baza calculării, pentru fiecare producător, a numărului total de vehicule pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400 [„numărul total de vehicule în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400”], iar în cazul remorcilor, pe baza calculării, pentru fiecare producător de remorci, a numărului total de remorci, pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei ^(*) [„numărul total de remorci în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362”]. În cazul remorcilor, numai familiile de pneuri de verificare în circulație („ISV”) ar trebui selectate pentru verificarea în circulație, deoarece procedura de încercare de verificare și încercările privind rezistența aerului nu sunt încă definite pentru remorci.
- (8) Valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarul cu informații pentru client se determină cu ajutorul unui simulator, pe baza încercării de certificare a componentelor relevante ale vehiculului. Conformitatea simulatorului trebuie verificată printr-o procedură de încercare de verificare la nivel de vehicul în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400. Este oportun să se solicite ca vehiculele selectate pentru încercările de verificare în circulație să se afle într-o stare similară cu cele încercate în timpul procedurii încercării de verificare, în special prin stabilirea unor cerințe privind kilometrajul maxim și vechimea lor maximă.
- (9) Numai pneurile noi sunt adecvate pentru o încercare a coeficientului de rezistență la rulare efectuată în cadrul unei verificări în circulație, deoarece încercarea pneurilor uzate ar avea ca rezultat, din cauza uzurii lor, un coeficient de rezistență la rulare semnificativ mai mic. Selectarea pneurilor pentru încercările de verificare în circulație ar trebui să fie independentă de selectarea vehiculelor pentru încercările de verificare în circulație.
- (10) Pentru a permite autorității care acordă omologarea să ajungă la o concluzie pentru toate vehiculele în cauză, pe baza rezultatelor încercărilor efectuate asupra vehiculelor eșantionate, este necesar să se stabilească o metodă de evaluare statistică adecvată.
- (11) În cazul în care o familie de proceduri de încercare de verificare este respinsă la evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor, astfel cum se prevede în anexa I, valorile emisiilor de CO₂ ale tuturor vehiculelor în cauză ar trebui corectate, deoarece trecerea cu succes a procedurii de încercare de verificare este o condiție prealabilă pentru menținerea omologării de tip privind emisiile. În plus, este oportun ca autoritatea care acordă omologarea să investigheze dacă există suficiente dovezi că o componentă specifică poate fi cauza respingerii în urma evaluării statistice, caz în care ar putea fi vizate mai multe vehicule.
- (12) Pentru a verifica dacă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în dosarul cu informații pentru client corespund valorilor respective ale vehiculelor grele în circulație, condițiile de încercare și rezultatele încercărilor ar trebui specificate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(*) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

- (13) În ceea ce privește condițiile de încercare privind rezistența aerului, pentru a se asigura că variațiile posibile ale condițiilor de încercare între încercările de verificare în circulație sunt reduse cât mai mult posibil, este oportun să se aplice condițiile de încercare privind rezistența aerului în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400 în cea mai recentă versiune în vigoare, deoarece aceste condiții au fost reduse în comparație cu condițiile aplicabile la momentul certificării.
- (14) În conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400, producătorilor li se permite să determine valorile rezistenței aerului pe baza unei metode de simulare computațională a dinamicii fluidelor („CFD”). Prin urmare, este oportun să se introducă o încercare specifică pentru a verifica validarea specifică a metodei de simulare respective ca parte a încercărilor de verificare în circulație pentru a controla valorile rezistenței aerului.
- (15) Pentru a detecta o strategie artificială, care funcționează numai în timpul încercărilor de verificare și nu în timpul funcționării normale în circulație, este esențial să nu fie cunoscute în prealabil condițiile specifice de încercare. Prin urmare, condițiile pentru încercările pentru identificarea strategiilor artificiale specifice ar trebui să fie stabilite de la caz la caz de către autoritatea care acordă omologarea.
- (16) Având în vedere că natura exactă a strategiilor artificiale nu poate fi cunoscută în prealabil, analiza și evaluarea rezultatelor încercărilor pentru identificarea strategiilor artificiale ar trebui să fie efectuate de autoritatea care acordă omologarea pe baza unei comparații a rezultatelor constatate în condiții de încercare diferite.
- (17) Pentru a documenta rezultatele încercărilor și pentru a asigura o analiză suplimentară a acestora, autoritatea care acordă omologarea ar trebui să pună raportul de încercare la dispoziția Comisiei și a producătorului în cauză. Pentru a se sprijini evaluarea riscurilor efectuată de Comisie, este oportun să se solicite ca datele încercărilor să fie transmise și Comisiei, prin intermediul unei platforme dedicate.
- (18) În cazul în care s-a constatat o abatere a valorilor emisiilor de CO₂, producătorului în cauză ar trebui să i se ofere posibilitatea de a reacționa la constatările autorității care acordă omologarea într-un termen adecvat pentru a evita o prelungire nejustificată a procesului de verificare în circulație. Cu toate acestea, ar trebui să fie posibilă prelungirea termenului pentru a evalua în mod corespunzător documentele tehnice furnizate.
- (19) În cazul în care, ca urmare a efectuării încercărilor de verificare în circulație, se constată că nu există o corespondență între valorile emisiilor de CO₂ ale verificării în circulație și valorile înregistrate în dosarele cu informații pentru client sau prezența unor strategii de îmbunătățire artificială a performanței vehiculelor respective, emisiile specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor în cauză ar trebui corectate, având în vedere că vehiculele de încercare sunt considerate reprezentative pentru toate vehiculele în cauză.
- (20) Pentru a lua în considerare abaterile în scopul calculării și corectării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, este oportun ca Comisia să stabilească care este dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ și care sunt vehiculele vizate.
- (21) Ar trebui să se aplice o corecție a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător începând cu perioada de raportare a anului 2025, aceasta fiind prima perioadă de raportare pentru care se aplică obiective de reducere a emisiilor de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1242.

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament definește procedurile detaliate pentru verificarea în circulație a vehiculelor grele menționate în Regulamentul delegat (UE) 2024/1127.

(2) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind raportarea abaterilor constatate în ceea ce privește valorile emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele în circulație comparativ cu valorile indicate în certificatele de conformitate sau în dosarele cu informații pentru client, ca urmare a verificării în circulație, și pentru luarea în considerare a acestor abateri la calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor pentru care s-a constatat o abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ca urmare a verificării în circulație.

(3) Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor grele cu emisii zero, astfel cum sunt definite la punctul 11 de la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2019/1242.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 3 și din anexele III, VIII, X și Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400 și de la articolul 2 din Regulamentul delegat (UE) 2024/1127.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „familie de proceduri de încercare de verificare (VTP)” înseamnă un grup de vehicule care au în comun una sau mai multe dintre componentele, unitățile tehnice separate și sistemele enumerate la articolul 12 alineatul (1) literele (a)-(f), (h) și (j) din Regulamentul (UE) 2017/2400;
2. „încercare prin procedura de încercare de verificare (VTP)” înseamnă o încercare efectuată în conformitate cu procedura încercării de verificare efectuată pe un vehicul în circulație în conformitate cu anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400;
3. „familie de rezistență a aerului pentru verificarea în circulație (ISV)” înseamnă un grup de vehicule a căror valoare declarată a rezistenței aerului este mai mică sau egală cu cea a vehiculului prototip al familiei de rezistență a aerului care a fost selectată pentru efectuarea unei încercări privind rezistența aerului și un grup care poate fi plasat cu acest vehicul de referință în cadrul aceleiași familii de rezistență a aerului, astfel cum se prevede în apendicele 5 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400;
4. „încercare privind rezistența aerului” înseamnă o încercare la viteză constantă cu măsurători ale cuplului efectuate pe un vehicul în circulație în conformitate cu secțiunea 3 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400;
5. „familie CFD” înseamnă un grup de vehicule pentru care valoarea rezistenței aerului a fost determinată utilizând aceeași metodă de simulare a dinamicii computaționale a fluidelor („CFD”), astfel cum a fost aprobată în conformitate cu apendicele 10 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400;
6. „încercare privind rezistența aerului prin metoda CFD” înseamnă o încercare de verificare a validării specifice a metodei de simulare a dinamicii computaționale a fluidelor („CFD”), aprobată în conformitate cu apendicele 10 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400;

7. „familie de pneuri de verificare în circulație (ISV)” înseamnă un grup de pneuri care constă, în scopul verificării în circulație, din toate pneurile aparținând unui tip de pneu, astfel cum este definit în secțiunea 2 punctul 3 din anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400, provenind de la același producător și din aceeași clasă de eficiență a consumului de combustibil, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾;
8. „încercare privind coeficientul de rezistență la rulare (RRC) al pneului” înseamnă o încercare efectuată pe fiecare pneu în conformitate cu secțiunea 3 punctul 3.2 din anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400, într-un laborator de referință sau laborator candidat, astfel cum este definit în secțiunea 1 punctele 1 și 2 din anexa V la Regulamentul (UE) 2020/740;
9. „încercare privind masa” înseamnă o încercare prin care se determină „masa reală corectată a vehiculului”, astfel cum este definită în secțiunea 2 punctul 4 din anexa III la Regulamentul (UE) 2017/2400, sau, în cazul unei remorci, „masa corectată în stare de funcționare”, astfel cum este definită în secțiunea 3 tabelul 1 din anexa III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362;
10. „încercare privind identificarea strategiilor artificiale” înseamnă o încercare specifică efectuată pe un vehicul aflat în circulație pentru a verifica dacă există strategii artificiale;
11. „abaterea valorilor emisiilor de CO₂” înseamnă că emisiile de CO₂ ale vehiculelor determinate în cadrul unei verificări în circulație efectuate în temeiul prezentului regulament sunt mai mari decât emisiile determinate, pentru autovehicule, în conformitate cu procedurile stabilite în Regulamentul (UE) 2017/2400 sau, pentru remorci, în conformitate cu procedurile prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 și înregistrate în dosarul cu informații pentru client, în certificatele de conformitate sau în certificatele de omologare individuală care însoțesc respectivele autovehicule sau remorci, ținând seama de evaluarea statistică a încercărilor în conformitate cu anexa I.

Articolul 3

Selectarea familiilor

(1) Atunci când selectează vehiculele în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul delegat (UE) 2024/1127, autoritatea care acordă omologarea selectează vehicule din familii VTP, familii de rezistență a aerului ISV, familii CFD și familii de pneuri ISV, pe baza riscului unei abateri a valorilor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor cu anumite componente, unități tehnice separate sau sisteme sau pneuri ale familiilor respective, astfel cum au fost evaluate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol și raportate în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol.

Autoritatea care acordă omologarea se asigură, de asemenea, că vehiculele dintr-o familie VTP sau pneurile dintr-o familie de pneuri ISV nu sunt supuse încercării de către o altă autoritate care acordă omologarea în aceeași perioadă de raportare a verificării în circulație.

(2) Atunci când evaluează riscul unei abateri a valorilor emisiilor de CO₂ menționate la alineatul (1) primul paragraf, Comisia ia în considerare cel puțin următoarele elemente, atunci când sunt disponibile:

- (a) numărul total de vehicule noi din familia VTP, din familia de rezistență a aerului ISV și din familia de pneuri ISV care au fost introduse pe piața Uniunii;
- (b) datele provenite de la vehicule care aparțin anumitor familii VTP, familii de rezistență a aerului ISV și familii de pneuri ISV cu caracteristici tehnice similare, dar cu emisii mai scăzute de CO₂, identificate pe baza datelor colectate în temeiul articolului 1 din Regulamentul delegat (UE) 2021/1430 al Comisiei ⁽⁷⁾;

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009 (JO L 177, 5.6.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj>).

⁽⁷⁾ Regulamentul delegat (UE) 2021/1430 al Comisiei din 31 mai 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului prin precizarea datelor care trebuie raportate de statele membre în scopul verificării emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele (JO L 309, 2.9.2021, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

- (c) dovezi ale unei abateri a valorilor emisiilor de CO₂ obținute de Comisie sau primite de la o altă autoritate de omologare de tip, de la o autoritate de supraveghere a pieței sau de la o parte terță care respectă cerințele Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/163 al Comisiei ⁽⁸⁾;
- (d) rezultatele verificărilor în circulație anterioare, în special constatările legate de prezența unor strategii artificiale;
- (e) informații relevante din încercările efectuate și raportate Comisiei în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2021/1430 și din încercările de conformitate a producției efectuate în temeiul secțiunii 4 din anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (f) date privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere.

(3) În fiecare an, până la 30 iunie, Comisia publică un raport care conține o listă a familiilor VTP, a familiilor de rezistență a aerului ISV, a familiilor CFD și a familiilor de pneuri ISV cu cel mai mare risc de abatere a valorilor emisiilor de CO₂. Raportul descrie, de asemenea, metodologia utilizată pentru evaluarea menționată la alineatul (1) primul paragraf, efectuată în perioada de raportare la care se referă raportul, precum și principalele constatări ale evaluării respective.

Articolul 4

Tipul și numărul încercărilor de verificare în circulație

(1) În fiecare perioadă de raportare, autoritatea care acordă omologarea efectuează, pentru fiecare producător căruia i-a acordat o licență de operare a simulatorului, cel puțin pentru numărul de familii VTP, familii de rezistență a aerului ISV și familii de pneuri ISV selectate în conformitate cu articolul 3 și stabilite în tabelul 1 din anexa I, încercările de verificare în circulație corespunzătoare pe vehiculele individuale și pneurile selectate în conformitate cu articolul 5.

Autoritatea care acordă omologarea calculează, pentru fiecare producător, „numărul total de vehicule în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400”, menționat în tabelul 1 din anexa I la prezentul regulament, ca medie, în cele trei perioade de raportare care precedă verificarea în circulație, a numărului total de vehicule pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400.

În plus, pentru fiecare producător pentru care „numărul total de vehicule în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400” este mai mare sau egal cu 5 000, autoritatea care acordă omologarea efectuează în fiecare perioadă de raportare o încercare masică per producător și o încercare privind strategiile artificiale pentru fiecare producător.

(2) În cazul în care evaluarea riscurilor menționată la articolul 3 alineatul (1) din prezentul regulament identifică familii pentru unul sau mai mulți producători pentru care „numărul total de vehicule în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400” este mai mic de 5 000, autoritatea care acordă omologarea efectuează încercarea (încercările) corespunzătoare pentru cel puțin un astfel de producător.

(3) În plus, în cazul în care evaluarea riscurilor menționată la articolul 3 alineatul (1) identifică o familie CFD, autoritatea care acordă omologarea efectuează încercarea privind rezistența aerului prin metoda CFD pentru familia CFD respectivă.

(4) Pentru producătorii de remorci, autoritatea care acordă omologarea efectuează încercările RRC pe pneurile selectate în conformitate cu articolul 5 pentru fiecare perioadă de raportare, cel puțin pentru numărul de familii de pneuri stabilit în tabelul 2 din anexa I la prezentul regulament.

Autoritatea care acordă omologarea calculează, pentru fiecare producător de remorci, „numărul total de remorci în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362”, menționat în tabelul 2 din anexa I la prezentul regulament, ca medie, în cele trei perioade de raportare care precedă verificarea în circulație, a numărului total de remorci al producătorului de remorci pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.

⁽⁸⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/163 al Comisiei din 7 februarie 2022 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele funcționale pentru supravegherea pieței vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate (JO L 27, 8.2.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

În plus, pentru fiecare producător de remorci pentru care „numărul total de remorci în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362” este mai mare sau egal cu 5 000, autoritatea care acordă omologarea efectuează în fiecare perioadă de raportare o încercare privind masa pentru fiecare producător de remorci.

În cazul în care evaluarea riscurilor menționată la articolul 3 alineatul (1) identifică producători de remorci pentru care „numărul total de vehicule în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362” este mai mic de 5 000, autoritatea care acordă omologarea efectuează încercarea (încercările) corespunzătoare pentru cel puțin un astfel de producător.

(5) Pentru fiecare familie selectată în conformitate cu articolul 3, se efectuează următoarele încercări pentru următorul număr de vehicule și pneuri selectate în conformitate cu articolul 5:

- (a) încercări VTP: pentru 1 până la maximum 5 vehicule;
- (b) încercări privind rezistența aerului: pentru 1 până la maximum 5 vehicule;
- (c) încercări privind rezistența aerului prin metoda CFD: pentru 2 vehicule, în cazul în care cele două vehicule pot proveni din familii diferite de rezistență a aerului;
- (d) încercări RRC pentru pneuri: pentru 3 până la maximum 10 pneuri.

Rezultatele încercărilor menționate la primul paragraf literele (a), (b) și (d) se evaluează în conformitate cu metoda descrisă în anexa II la prezentul regulament, în timp ce rezultatele încercărilor menționate la primul paragraf litera (c) se evaluează în conformitate cu metoda descrisă în apendicele 10 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400.

(6) Pe lângă încercările menționate la alineatul (5), se efectuează următoarele încercări în conformitate cu alineatul (1) al treilea paragraf, pentru fiecare producător, pentru următorul număr de vehicule selectate în conformitate cu articolul 5:

- (a) încercări privind masa: pentru 3 până la maximum 10 vehicule;
- (b) încercări pentru identificarea strategiilor artificiale: pentru cel puțin 1 vehicul.

Rezultatele încercărilor menționate la primul paragraf litera (a) se evaluează în conformitate cu metoda descrisă în anexa II.

(7) Autoritatea care acordă omologarea poate decide să includă rezultatele încercărilor de verificare în circulație efectuate de Comisie, de o altă autoritate de omologare de tip, de o autoritate de supraveghere a pieței sau de o parte terță care respectă cerințele Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/163 în metoda statistică descrisă în anexa I, dacă sunt îndeplinite ambele condiții următoare:

- (a) autoritatea de omologare care acordă omologarea de tip este informată cu privire la încercările viitoare pentru a permite autorității care acordă omologarea să observe încercările;
- (b) toate rezultatele acestor încercări de verificare în circulație sunt raportate autorității care acordă omologarea în termen de 5 zile de la fiecare încercare.

Articolul 5

Selectarea vehiculelor și pneurilor individuale de încercare

(1) Autoritatea care acordă omologarea selectează autovehicule de încercare care, la momentul selecției, nu sunt, de preferință, mai vechi de 3 ani și care îndeplinesc toate criteriile următoare:

- (a) au un kilometraj minim de 25 000 km;
- (b) îndeplinesc criteriile maxime privind vechimea și kilometrajul prevăzute la articolul 4 alineatul (2) al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

Autoritatea care acordă omologarea selectează remorcile de încercare care, la momentul selecției, nu sunt mai vechi de 5 ani, calculați de la data primei lor înmatriculări.

(2) Autoritatea care acordă omologarea verifică și se asigură că vehiculele de încercare sunt într-o stare reprezentativă pentru un vehicul întreținut și utilizat în mod corespunzător și au caracteristici similare cu cele înregistrate în dosarele cu informații pentru client, în certificatele de conformitate sau în certificatele de omologare individuală, cu ajutorul listei de verificare a vehiculului prevăzute în anexa III.

În cazul în care un vehicul a fost supus unei încercări de conformitate a producției, vehiculul este exclus de la orice încercare de verificare în circulație.

(3) În plus față de cerințele prevăzute la punctele 1 și 2, un vehicul selectat pentru o încercare VTP trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare:

- (a) nu este un vehicul pentru care au fost utilizate valori standard pentru transmisie și pentru pierderile axei pentru certificarea emisiilor de CO₂ ale componentelor, unităților tehnice separate sau sistemelor sale, cu excepția cazului în care nu poate fi găsit niciun alt vehicul;
- (b) face obiectul dispozițiilor prevăzute la punctele 3.3-3.6 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei ⁽⁹⁾;
- (c) face obiectul dispozițiilor privind carburanții și lubrifianții, astfel cum se prevede la punctul 4.2 din anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (d) nu trebuie să fi suferit modificări relevante pentru rezultatele încercării VTP în nicio etapă ulterioară de fabricație, care nu permit restabilirea configurației grupului motopropulsor, astfel cum este documentată în dosarul cu informații pentru client.

(4) În plus față de cerințele prevăzute la punctele 1 și 2, un vehicul selectat pentru o încercare de rezistență a aerului trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare:

- (a) se selectează dintr-o familie de rezistență a aerului ISV pentru care valoarea rezistenței aerului a fost determinată în conformitate cu punctul 3 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400 și pentru care nu a fost utilizată o valoare standard;
- (b) vehiculul trebuie să facă parte din membrii care pot fi supuși încercărilor ai unei familii de rezistență a aerului în conformitate cu punctul 4.3 din appendicele 5 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (c) nu trebuie să fi suferit modificări ale configurației aerodinamice care nu permit restabilirea configurației aerodinamice, astfel cum este documentată în dosarul cu informații pentru client.

(5) În cazul camioanelor rigide selectate pentru o încercare privind masa, se selectează numai vehiculele fără suprastructură.

(6) Pneurile care urmează să fie selectate pentru o încercare a coeficientului de rezistență la rulare a pneurilor trebuie să fie pneuri noi, care sunt vândute pe piață și care au o certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400.

(7) În cazul în care autoritatea care acordă omologarea nu poate găsi numărul necesar de vehicule în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) literele (a) și (b), din cauza dispozițiilor de la alineatele (3) și (4) din prezentul articol, autoritatea care acordă omologarea finalizează procedura de încercare ISV în următoarea perioadă de raportare ISV. În cazul în care încă nu poate găsi numărul necesar de vehicule în următoarea perioadă de raportare ISV, procedura statistică se încheie ca „nefinalizată” și se selectează o altă familie în conformitate cu articolul 3.

Articolul 6

Condiții de încercare pentru încercările VTP

(1) Raportul emisiilor de CO₂ măsurate și simulate în VTP („C_{VTP, ratio}”) se determină în conformitate cu VTP prevăzută în secțiunea 6 din anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400, în versiunea în vigoare la momentul certificării vehiculelor de încercare.

⁽⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj>).

(2) Autoritatea care acordă omologarea se asigură că echipamentul de măsurare respectă cerințele de la punctul 5 din anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400.

Articolul 7

Rezultatul încercării VTP a unui vehicul de încercare individual

(1) Pentru fiecare vehicul de încercare individual supus unei încercări VTP, autoritatea care acordă omologarea determină $C_{VTP, ratio}$ în conformitate cu secțiunea 7 din anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400.

(2) Pentru fiecare vehicul de încercare individual, autoritatea care acordă omologarea citește, înainte și după VTP, valorile referitoare la contorul consumului de combustibil de la bord și la odometru, astfel cum se prevede în anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400, și le include în raportul de încercare.

Articolul 8

Evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor VTP, calcularea dimensiunii abaterii și investigarea acestora

(1) Autoritatea care acordă omologarea evaluează rezultatele încercărilor VTP ale vehiculelor de încercare individuale obținute în conformitate cu articolul 7 pentru a stabili dacă există sau nu o abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale familiei de verificare VTP care face obiectul încercărilor VTP, utilizând metoda prevăzută în anexa II la prezentul regulament.

(2) În cazul în care familia VTP este respinsă la evaluarea statistică prevăzută în anexa II la prezentul regulament, autoritatea care acordă omologarea procedează după cum urmează:

(a) stabilește dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ după cum urmează:

$$\text{Abatere} = (\text{average}_{ratio} - 1) * CO_{2\ ref} \text{ [g/tkm]},$$

unde:

— average_{ratio} este $C_{VTP, ratio}$ mediu astfel cum este definit în anexa II pentru rezultatele încercărilor VTP;

— $CO_{2\ ref}$ este valoarea declarată a emisiilor de CO₂ ale vehiculului din familia VTP cu cea mai mare valoare a emisiilor de CO₂;

(b) inițiază o investigație pentru a stabili cauza acestei neefectuări a evaluării, în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (UE) 2017/2400. Alte autorități de omologare care ar putea fi implicate în certificarea componentelor colaborează în funcție de necesități în scopul investigației.

Articolul 9

Condițiile de încercare pentru încercările privind rezistența aerului

(1) Caracteristicile rezistenței aerului se determină în conformitate cu procedura de încercare la viteză constantă prevăzută în anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400 în cea mai recentă versiune în vigoare.

(2) Autoritatea care acordă omologarea se asigură că cerințele privind pista de încercare, cerințele privind condițiile ambiante, instalarea vehiculului și echipamentele de măsurare respectă cerințele stabilite la punctele 3.1-3.4 din secțiunea 3 a anexei VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400 în cea mai recentă versiune în vigoare. Producătorii pot furniza pneuri autorității care acordă omologarea pentru încercările privind rezistența aerului.

Articolul 10

Rezultatul încercării privind rezistența aerului a unui vehicul de încercare individual

(1) Pentru fiecare vehicul de încercare individual supus unei încercări privind rezistența aerului, autoritatea care acordă omologarea determină produsul dintre coeficientul rezistenței la înaintare pe suprafața secțiunii transversale pentru condiții de vânt lateral nul [„valoarea rezistenței aerului (C_dA)”] din măsurătorile efectuate în timpul încercării la viteză constantă în conformitate cu articolul 9 din prezentul regulament, utilizând versiunea instrumentului de preprocesare pentru rezistența aerului de referință în conformitate cu anexa 1 la apendicele 2 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400.

(2) Pentru fiecare vehicul de încercare individual supus unei încercări privind rezistența aerului, autoritatea care acordă omologarea determină rezultatul încercării privind rezistența aerului („ C_dA_{ratio} ”) ca fiind raportul dintre valoarea rezistenței aerului determinată în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol („ $C_dA_{in-service\ verification}$ ”) și valoarea declarată a rezistenței aerului a vehiculului respectiv („ $C_dA_{declared}$ ”) înregistrată la rubrica 1.8.4. din evidențele producătorului, în conformitate cu secțiunea 3 partea I din anexa IV la Regulamentul (UE) 2017/2400.

Articolul 11

Evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor privind rezistența aerului și calcularea mărimii abaterii

(1) Autoritatea care acordă omologarea evaluează rezultatele încercărilor privind rezistența aerului ale vehiculelor de încercare individuale obținute în conformitate cu articolul 10 pentru a stabili dacă există sau nu o abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale familiei de rezistență a aerului ISV care face obiectul încercărilor privind rezistența aerului, utilizând metoda prevăzută în anexa II.

(2) În cazul în care familia de rezistență a aerului ISV este respinsă la evaluarea statistică prevăzută în anexa II, autoritatea care acordă omologarea stabilește dimensiunea abaterii rezistenței aerului ca valoare medie pentru C_dA_{ratio} ($average_{ratio}$), astfel cum este definită în anexa II, pentru rezultatele încercărilor de rezistență a aerului.

Articolul 12

Condițiile de încercare pentru încercările privind rezistența la rulare a pneurilor

(1) RRC a pneului se determină în conformitate cu procedura de măsurare a RRC a pneului prevăzută la punctul 3.2 din anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400, în versiunea în vigoare la momentul certificării pneurilor de încercare.

(2) Autoritatea care acordă omologarea se asigură că pneurile sunt încercate într-un laborator de referință sau candidat, astfel cum este definit în secțiunea 1 punctele 1 și 2 din anexa V la Regulamentul (UE) 2020/740.

Articolul 13

Rezultatul încercării privind RRC a unui pneu de încercare individual

Pentru fiecare pneu de încercare individual supus unei încercări RRC a pneului, autoritatea care acordă omologarea determină rezultatul încercării RRC a pneului („ RRC_{ratio} ”) ca fiind raportul dintre valoarea RRC a pneului determinată în conformitate cu articolul 12 („ $RRC_{in-service\ verification}$ ”) din prezentul regulament și valoarea RRC declarată a pneului respectiv („ $RRC_{declared}$ ”) înregistrată la punctul 7.1 din certificatul de proprietăți legate de emisiile de CO₂ și de consumul de combustibil, în conformitate cu apendicele 1 din anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400.

Articolul 14

Evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor privind rezistența la rulare și calcularea mărimii abaterii

- (1) Autoritatea care acordă omologarea evaluează rezultatele încercărilor RRC ale pneurilor de încercare individuale obținute în conformitate cu articolul 13 pentru a stabili dacă există sau nu o abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale familiei de pneuri ISV care face obiectul încercărilor RRC ale pneurilor, utilizând metoda prevăzută în anexa II.
- (2) În cazul în care familia de pneuri ISV este respinsă la evaluarea statistică prevăzută în anexa II, autoritatea care acordă omologarea determină dimensiunea abaterii RRC a pneului ca valoare medie pentru RRC_{ratio} ($average_{ratio}$), astfel cum este definit în anexa II pentru rezultatele încercării RRC a pneurilor.

Articolul 15

Condiții de încercare pentru încercările privind masa

- (1) Încercarea privind masa constă în determinarea „masei reale corectate a vehiculului” prin cântărirea unui vehicul de încercare și aplicarea corecțiilor prevăzute în secțiunea 2 punctul 4 din anexa III la Regulamentul (UE) 2017/2400 sau, în cazul unei remorci, în determinarea „masei corectate în stare de funcționare a remorcii” prin cântărirea unui vehicul de încercare și prin aplicarea corecțiilor prevăzute în secțiunea 3 tabelul 1 din anexa III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.
- (2) Autoritatea care acordă omologarea se asigură că instrumentul de cântărire respectă cerințele prevăzute în Directiva 2014/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁰⁾.
- (3) Orice componente suplimentare care nu sunt luate în considerare pentru corecțiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol se îndepărtează sau masa acestora se scade din masa determinată în conformitate cu alineatul (1).
- (4) În cazul în care nu sunt instalate toate echipamentele standard, se adaugă masa corespunzătoare a elementelor de construcție lipsă menționate la punctul 4.2 din anexa III la Regulamentul (UE) 2017/2400, astfel cum se descrie la punctul 4.3 din anexa respectivă.

Articolul 16

Rezultatul încercării privind masa unui vehicul de încercare individual

- (1) Pentru fiecare vehicul de încercare individual supus unei încercări privind masa, autoritatea care acordă omologarea determină rezultatul încercării privind masa ($mass_{ratio}$) ca fiind raportul dintre „masa reală corectată a vehiculului”, determinată în conformitate cu articolul 15 din prezentul regulament ($mass_{in-service\ verification}$), și „masa reală corectată” a vehiculului respectiv ($mass_{declared}$) înregistrată la rubrica 1.1.8 din dosarul cu informații pentru client în conformitate cu secțiunea 3 partea II din anexa IV la Regulamentul (UE) 2017/2400.
- (2) În cazul unei remorci, pentru fiecare vehicul de încercare individual supus unei încercări privind masa, autoritatea care acordă omologarea determină rezultatul încercării privind masa ($mass_{ratio}$) ca fiind raportul dintre „masa corectată în stare de funcționare a remorcii”, determinată în conformitate cu articolul 15 din prezentul regulament ($mass_{in-service\ verification}$), și „masa corectată în stare de funcționare” a remorcii respective ($mass_{declared}$) înregistrată la rubrica 1.1.10 din dosarul cu informații pentru client în conformitate cu partea II din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.

⁽¹⁰⁾ Directiva 2014/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a mijloacelor de măsurare (JO L 96, 29.3.2014, p. 107, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj>).

Articolul 17

Evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor privind masa și calcularea mărimii abaterii

(1) Autoritatea care acordă omologarea evaluează rezultatele încercărilor privind masa ale vehiculelor de încercare individuale obținute în conformitate cu articolul 16 pentru a stabili dacă există sau nu o abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale tuturor vehiculelor respectivului producător, utilizând metoda prevăzută în anexa II.

(2) În cazul în care producătorul vehiculului este respins la evaluarea statistică prevăzută în anexa II, autoritatea care acordă omologarea determină dimensiunea abaterii masei ca valoarea medie pentru $mass_{ratio}$ ($average_{ratio}$), astfel cum este definit în anexa II pentru rezultatele încercărilor privind masa.

Articolul 18

Condițiile de încercare pentru încercările privind identificarea strategiilor artificiale

Autoritatea care acordă omologarea verifică prezența strategiilor artificiale în vehiculul de încercare selectat în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament cel puțin prin intermediul următoarelor încercări:

- (a) o încercare VTP;
- (b) o încercare VTP cu condițiile de încercare stabilite în afara limitelor stabilite în anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400 sau orice altă încercare pentru care condițiile de încercare nu conduc la o modificare semnificativă a răspunsului fizic al vehiculului sau al oricăruia dintre subsistemele sale.

Articolul 19

Evaluarea rezultatelor încercărilor privind identificarea strategiilor artificiale și calcularea mărimii abaterii

(1) Autoritatea care acordă omologarea evaluează rezultatele încercărilor efectuate în conformitate cu articolul 18 din prezentul regulament pentru a evalua riscul prezenței unor strategii artificiale în vehiculul de încercare, prin compararea $C_{VTP, ratio}$ determinat în conformitate cu punctul 7.2.2 din anexa Xa la Regulamentul (UE) 2017/2400, obținut în cadrul încercării menționate la articolul 18 litera (b) din prezentul regulament, cu $C_{VTP, ratio}$ obținut în cadrul încercării menționate la articolul 18 litera (a) din prezentul regulament. În plus, autoritatea care acordă omologarea evaluează orice alte încercări relevante efectuate asupra vehiculului în cauză.

(2) Autoritatea care acordă omologarea descrie în raportul de încercare criteriile utilizate pentru evaluarea efectuată în conformitate cu alineatul (1). În acest scop, prin strategii artificiale se înțelege orice software, logică de control, hardware sau componentă aflată la bord sau legată de vehicul, care reduce valorile emisiilor de CO₂ sau ale consumului de combustibil ale vehiculului în cadrul încercărilor efectuate în scopul certificării emisiilor de CO₂, dar care nu funcționează în mod consecvent atunci când vehiculul este în circulație, ținând seama de diferența dintre condițiile de încercare respective și condițiile de funcționare, cu excepția cazului în care funcționarea inconsecventă rezultă din cerințele prevăzute în dreptul Uniunii sau este justificată de necesitatea de a proteja vehiculul împotriva deteriorării imediate sau de a asigura funcționarea în siguranță a vehiculului.

(3) În cazul în care, pe baza evaluării efectuate în conformitate cu alineatul (1), autoritatea care acordă omologarea evaluează riscul prezenței unor strategii artificiale în vehiculul de încercare ca fiind ridicat, aceasta precizează și efectuează un program de încercări specific în plus față de încercările efectuate în conformitate cu articolul 18, pentru a identifica prezența sau absența unei strategii artificiale. La cererea autorității care acordă omologarea, producătorul furnizează toate codurile software relevante pentru a identifica prezența sau absența unei strategii artificiale.

(4) În cazul în care identifică prezența unor strategii artificiale, autoritatea care acordă omologarea determină vehiculele în cauză și dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ prin compararea valorii emisiilor de CO₂ cu și fără strategii artificiale. În cazul în care dimensiunea abaterii respective nu poate fi determinată pe baza încercărilor efectuate în conformitate cu articolul 18 și, dacă este cazul, cu alineatul (3) din prezentul articol, dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ este de 10 % din valoarea emisiilor de CO₂ a emisiilor de CO₂ de referință ale subgrupului de vehicule.

Articolul 20

Raportul de încercare

(1) Autoritatea care acordă omologarea include în rapoartele de încercare menționate la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul delegat (UE) 2024/1127, cel puțin următoarele informații pentru fiecare familie încercată:

- (a) tipul de încercări efectuate;
- (b) lista de verificare a vehiculului;
- (c) condițiile de încercare;
- (d) rezultatele încercărilor efectuate pentru fiecare dintre vehiculele sau pneurile de încercare individuale;
- (e) evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor;
- (f) dacă este cazul, calculul mărimii abaterii;
- (g) în cazul unei încercări privind identificarea strategiilor artificiale: criteriile utilizate pentru evaluarea rezultatelor încercărilor.

(2) În termen de 20 de zile lucrătoare de la finalizarea încercărilor, autoritatea care acordă omologarea pune raportul de încercare la dispoziția producătorului vehiculelor sau pneurilor în cauză și îl încarcă într-un format criptat pe un server dedicat al Comisiei, împreună cu următoarele date pentru fiecare vehicul sau pneu de încercare individual:

- (a) pentru fiecare încercare VTP efectuată, datele specificate la punctul 1 din anexa IV la prezentul regulament;
- (b) pentru fiecare încercare privind rezistența aerului efectuată, datele specificate la punctul 2 din anexa IV la prezentul regulament;
- (c) pentru fiecare încercare privind rezistența aerului prin metoda CFD efectuată, datele și calculele specificate în apendicele 10 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (d) pentru fiecare încercare privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor efectuată, datele specificate la punctul 3 din anexa IV la prezentul regulament;
- (e) pentru fiecare încercare privind masa efectuată, datele specificate la punctul 4 din anexa IV la prezentul regulament.

Datele și parametrii specificați la literele (a)-(e) nu se publică.

În cazul în care toate datele au fost încărcate corect pentru toate vehiculele sau pneurile dintr-o familie supuse încercării, se trimite o confirmare de primire de la serverul Comisiei către entitatea care încarcă datele.

Articolul 21

Concluziile autorității care acordă omologarea

(1) În cazul în care rezultatele verificării în circulație arată că nu există nicio abatere a valorilor emisiilor de CO₂, autoritatea care acordă omologarea ajunge la concluzia că nu există nicio lipsă de corespondență între valorile emisiilor de CO₂ ale verificării în circulație și valorile înregistrate în dosarul cu informații pentru client și include această concluzie în raportul de încercare.

(2) În cazul în care rezultatele verificării în circulație arată că există o abatere a valorilor emisiilor de CO₂, producătorul poate contesta rezultatele în termen de 20 de zile lucrătoare de la primirea raportului de încercare, furnizând dovezi care să demonstreze corespondența dintre valorile emisiilor de CO₂ înregistrate în dosarul cu informații pentru client și valorile rezultate în urma verificării în circulație. Producătorul poate solicita o prelungire cu 20 de zile lucrătoare pentru a furniza aceste dovezi.

În absența unei reacții, se consideră că producătorul a acceptat rezultatele verificării în circulație.

(3) Ținând seama de informațiile furnizate de producător în temeiul alineatului (2), autoritatea care acordă omologarea formulează o concluzie prin care arată dacă verificarea în circulație a identificat sau nu absența unei corespondențe între valorile emisiilor de CO₂ ale verificării în circulație și valorile înregistrate în dosarul cu informații pentru client sau o concluzie cu privire la prezența unor strategii artificiale.

Autoritatea care acordă omologarea transmite concluzia sa producătorului în cauză și Comisiei în termen de cel mult 40 de zile lucrătoare sau, în cazul unei prelungiri în conformitate cu alineatul (2), în termen de cel mult 80 de zile lucrătoare de la transmiterea raportului de încercare către producător în temeiul alineatului (2).

(4) Concluziile autorității care acordă omologarea menționate la alineatul (3) includ cel puțin următoarele:

(a) în cazul în care autoritatea care acordă omologarea constată că nu există o lipsă de corespondență între valorile emisiilor de CO₂ ale verificării în circulație și valorile înregistrate în dosarul cu informații pentru client sau nu poate stabili prezența unor strategii artificiale:

(i) tipul încercării și familia în cauză;

(ii) motivele pentru care a constatat că abaterea valorilor emisiilor de CO₂ constată ca urmare a verificării în circulație nu conduce la o lipsă de corespondență între valorile emisiilor de CO₂ ale verificării în circulație și valorile înregistrate în dosarul cu informații pentru client;

(b) în cazul în care autoritatea care acordă omologarea stabilește o lipsă de corespondență între valorile emisiilor de CO₂ ale verificării în circulație și valorile înregistrate în dosarul cu informații pentru client sau prezența unor strategii artificiale:

(i) tipul încercării și familia în cauză;

(ii) dimensiunea abaterii, astfel cum este raportată în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (e);

(iii) dacă este cazul, strategiile artificiale identificate.

(5) Înainte de data de 30 septembrie a fiecărui an calendaristic, autoritatea care acordă omologarea publică o prezentare generală a verificărilor în circulație efectuate în anul calendaristic precedent și concluziile sale emise în anul respectiv, astfel cum se menționează la alineatele (1) și (3), utilizând formatul prevăzut în anexa V. Pentru încercările de verificare în circulație pentru care nu se ajunge la nicio concluzie înainte de publicarea prezentării generale, concluzia trebuie inclusă în următoarea prezentare generală anuală.

Articolul 22

Dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ și determinarea vehiculelor în cauză

În cazul în care autoritatea care acordă omologarea a emis o concluzie astfel cum se menționează la articolul 21 alineatul (4) litera (b), Comisia stabilește dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ și ale tuturor vehiculelor vizate, după cum urmează:

(a) pentru o familie VTP, dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ este egală cu dimensiunea abaterilor stabilite de autoritatea care acordă omologarea și menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (ii) din prezentul regulament. Vehiculele în cauză sunt toate vehiculele din familia VTP care au aceeași combinație de motor și transmisie. În cazul în care investigația efectuată în temeiul articolului 8 alineatul (2) litera (b) stabilește că motivul eșecului menționat la dispoziția respectivă este o componentă enumerată la articolul 12 alineatul (1) literele (a)-(f), (h) și (j) din Regulamentul (UE) 2017/2400, vehiculele în cauză sunt toate vehiculele cu componenta respectivă;

- (b) pentru o familie de rezistență a aerului ISV, Comisia determină dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ pentru fiecare subgrup de vehicule din această familie de rezistență a aerului ISV, pe baza rulării din nou a modelului de referință din simulator cu valoarea declarată și cu valoarea corectată pentru rezistența aerului. Valoarea corectată pentru rezistența aerului este C_{dA}^{declared} înmulțit cu dimensiunea abaterii menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (ii). Vehiculele în cauză sunt toate vehiculele din familia de rezistență a aerului ISV în cauză, menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (i), și toate vehiculele pentru care valoarea rezistenței aerului a fost transferată de la o familie de rezistență a aerului din familia respectivă de rezistență a aerului;
- (c) pentru o familie CFD, Comisia determină dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ pentru fiecare subgrup de vehicule și pentru fiecare familie de rezistență a aerului din această familie CFD, pe baza rulării din nou a modelului de referință din simulator cu valoarea declarată și cu valoarea corectată pentru rezistența aerului. Valoarea corectată pentru rezistența aerului este egală cu valoarea rezistenței aerului pentru vehiculul de referință (cazul cel mai nefavorabil) al fiecărei familii de rezistență a aerului sau, în cazul în care această valoare este determinată prin simularea CFD, valoarea implicită pentru această familie de rezistență a aerului minus valoarea declarată a rezistenței aerului pentru fiecare vehicul în cauză. Vehiculele în cauză sunt toate vehiculele din familia respectivă CFD și toate vehiculele pentru care valoarea rezistenței aerului a fost transferată de la o familie de rezistență a aerului din familia respectivă CFD;
- (d) pentru o familie de pneuri ISV, Comisia determină dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ pentru fiecare subgrup de vehicule din această familie de pneuri ISV, pe baza rulării din nou a modelului de referință din simulator cu valoarea declarată și cu valoarea corectată pentru coeficientul de rezistență la rulare. Valoarea corectată a coeficientului de rezistență la rulare este RRC^{declared} înmulțită cu dimensiunea abaterii menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (ii). Vehiculele în cauză sunt toate vehiculele înmatriculate după 1 iulie 2025 care utilizează pneuri din familia de pneuri ISV în cauză, menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (i);
- (e) pentru o încercare privind masa, Comisia determină dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂, pe baza rulării din nou a modelului mediu al parcului de vehicule din simulator cu valoarea declarată și valoarea corectată pentru masă, pentru fiecare subgrup de vehicule al acestui producător. Valoarea corectată pentru masă este $mass^{\text{declared}}$ înmulțită cu dimensiunea abaterii menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (ii). Vehiculele în cauză sunt toate vehiculele producătorului;
- (f) în cazul în care este prezentă o strategie artificială în conformitate cu concluzia menționată la articolul 21 alineatul (4) litera (b), dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂ este egală cu dimensiunea abaterii menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b) punctul (ii). Vehiculele în cauză se stabilesc pe baza concluziei menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (b).

Articolul 23

Calculul și corectarea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător

(1) În cazul în care autoritatea care acordă omologarea a emis o concluzie astfel cum se menționează la articolul 21 alineatul (4) litera (b) din prezentul regulament, Comisia aplică vehiculelor în cauză, pentru perioada de raportare a anului în care a fost emisă concluzia și pentru următoarele perioade de raportare, dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂, determinată în conformitate cu articolul 22, pentru calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (UE) 2019/1242.

(2) De asemenea, Comisia aplică vehiculelor în cauză dimensiunea abaterii valorilor emisiilor de CO₂, astfel cum este calculată conform articolului 22, pentru corectarea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului pentru cele 10 perioade raportare anterioare perioadei de raportare a anului în care a fost emisă concluzia, dar nu mai devreme de perioada de raportare a anului calendaristic 2025.

*Articolul 24***Intrare în vigoare și aplicare**

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

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

Adoptat la Bruxelles, 13 ianuarie 2025.

Pentru Comisie

Președinta

Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

NUMĂRUL MINIM DE FAMILII SELECTATE

1. Pentru producătorii de vehicule:

Tabelul 1

Numărul de familii pentru care se efectuează încercările corespunzătoare de verificare în circulație a vehiculelor și pneurilor individuale

Numărul total de vehicule în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400	Numărul de familii VTP (încercarea VTP)	Numărul de familii de rezistență a aerului (încercare de rezistență a aerului)	Numărul de familii de pneuri ISV (încercarea RRC a pneului)
5 000-20 000	1	1	1
20 001-40 000	1	1	2
peste 40 000	2	2	3

2. Pentru producătorii de remorci:

Tabelul 2

Numărul de familii de pneuri ISV pentru care se efectuează încercările corespunzătoare de verificare în circulație a pneurilor individuale

Numărul total de remorci în temeiul articolului 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362	Numărul de familii de pneuri ISV (încercarea RRC a pneului)
Până la 10 000	1
peste 10 000	2

ANEXA II

EVALUAREA STATISTICĂ A ÎNCERCĂRILOR

1. Punctul de plecare

Punctul de plecare pentru evaluarea statistică a rezultatelor încercărilor este reprezentat de următoarele valori, calculate pentru numărul minim de vehicule sau pneuri de încercare individuale:

1. pentru încercările VTP, valoarea „ $C_{VTP, ratio}$ ” calculată în conformitate cu articolul 7, pentru $N = 1$;
2. pentru încercările de rezistență a aerului, valoarea „ $C_{dA, ratio}$ ” calculată în conformitate cu articolul 10 alineatul (2), pentru $N = 1$;
3. pentru încercările privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor, valoarea „ RRC_{ratio} ” calculată în conformitate cu articolul 13, pentru $N = 3$;
4. pentru încercările privind masa, valoarea „ $mass_{ratio}$ ” calculată în conformitate cu articolul 16, pentru $N = 3$.

Autoritatea care acordă omologarea stabilește dacă este necesar să se încerce vehicule sau pneuri suplimentare prin aplicarea criteriilor stabilite la punctul 3 din prezenta anexă.

2. Parametri statistici

Pentru numărul total de vehicule sau pneuri încercate (N), media (X_{tests}) și abaterea (abatere) standard a (ale) rezultatelor încercării se determină aplicând următoarele formule:

$$X_{tests} = \frac{(x_1 + x_2 + \dots + x_N)}{N}$$

și

$$s = \sqrt{\frac{(x_1 - X_{tests})^2 + (x_2 - X_{tests})^2 + \dots + (x_N - X_{tests})^2}{N - 1}} \text{ dacă } N > 2,$$

unde:

x_i este raportul calculat pentru vehiculul sau pneul de încercare individual i :

- $C_{VTP, ratio}$ pentru rezultatele încercărilor VTP, în conformitate cu articolul 7;
- $C_{dA, ratio}$ pentru rezultatele încercărilor privind rezistența aerului, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2);
- RRC_{ratio} pentru rezultatele încercărilor privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor, în conformitate cu articolul 13;
- $mass_{ratio}$ pentru rezultatele încercărilor privind masa, în conformitate cu articolul 16.

3. Evaluarea

După fiecare vehicul sau pneu suplimentar supus încercării, valoarea X_{tests} se evaluează după cum se indică mai jos, pentru a se ajunge la una dintre următoarele concluzii pentru familia de vehicule sau de pneuri în cauză:

1. Familia este acceptată dacă: $X_{tests} \leq bound_P$
2. Familia este respinsă dacă: $X_{tests} > bound_F$
3. Se supune încercării un vehicul sau pneu suplimentar dacă: $bound_P < X_{tests} \leq bound_F$

unde:

$bound_P$ și $bound_F$ sunt stabilite în tabelul 1 din prezenta anexă pentru rezultatele încercărilor VTP și pentru rezultatele încercărilor privind rezistența aerului;

$bound_P$ și $bound_F$ sunt stabilite în tabelul 2 din prezenta anexă pentru rezultatele încercărilor privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor și pentru rezultatele încercărilor privind masa;

s este abaterea standard determinată în conformitate cu punctul 2 din prezenta anexă;

A este 1,03 pentru rezultatele încercărilor VTP;

A este $\frac{1,03*N_x + 1,07*N_y}{N_x + N_y}$ pentru rezultatele încercărilor de rezistență a aerului,

unde

N_x este numărul de vehicule supuse încercării cu data primei înmatriculări începând cu 1 iulie 2027;

N_y este numărul de vehicule supuse încercării cu data primei înmatriculări înainte de 1 iulie 2027;

A este 1,03 pentru rezultatele încercării privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor;

A este $\frac{1,02*N_x + 1,05*N_y}{N_x + N_y}$ pentru rezultatele încercărilor privind masa,

unde

N_x este numărul de vehicule supuse încercării cu data primei înmatriculări începând cu 1 iulie 2027;

N_y este numărul de vehicule supuse încercării cu data primei înmatriculări înainte de 1 iulie 2027.

Tabelul 1

Valorile pentru bound_P și bound_F pentru rezultatele încercărilor VTP și pentru rezultatele încercărilor privind rezistența aerului

Numărul de vehicule supuse încercării	bound _P	bound _F
1	$A - 0,03$	$A + 0,07$
2	$A - 0,03$	$A + 0,05$
3	$A - 0,8027 * s$	$A + 0,7325 * s$
4	$A - 0,3973 * s$	$A + 0,2233 * s$
5	A	A

Tabelul 2

Valorile pentru bound_P și bound_F pentru rezultatele încercărilor privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor și pentru rezultatele încercărilor privind masa

Numărul de vehicule supuse încercării	bound _P	bound _F
3	$A - 2,2655 * s$	$A + \max\{1,1062, (0,02/s)\} * s$
4	$A - 1,5093 * s$	$A + 0,5970 * s$
5	$A - 1,1230 * s$	$A + 0,3737 * s$
6	$A - 0,8196 * s$	$A + 0,2430 * s$
7	$A - 0,5944 * s$	$A + 0,1548 * s$
8	$A - 0,3866 * s$	$A + 0,0902 * s$
9	$A - 0,1873 * s$	$A + 0,0402 * s$
10	A	A

4. Calculul mărimii abaterii

Pentru calcularea mărimii abaterii, $\text{average}_{\text{ratio}}$ este definit ca X_{tests} pentru numărul total de vehicule supuse încercării, după ce familia de vehicule sau pneuri a fost respinsă în conformitate cu punctul 3 alineatul (2) din prezenta anexă:

$$\text{average}_{\text{ratio}} = X_{\text{tests}}$$

ANEXA III

LISTĂ DE VERIFICARE PENTRU VEHICULELE SELECTATE PENTRU ÎNCERCĂRILE DE VERIFICARE ÎN CIRCULAȚIE

1. Definiții

În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:

1. „Criterii de excludere” înseamnă că, dacă este îndeplinită condiția descrisă (răspunsul la întrebare este „da”), vehiculul nu poate fi selectat pentru încercări de verificare în circulație.
2. „Confidențial” înseamnă că aceste informații sunt păstrate, după caz, de către autoritatea care acordă omologarea, dar nu sunt incluse în raportul de încercare prezentat Comisiei.

2. Caracteristicile vehiculului

2.1. În raportul de încercare se înregistrează și se includ următoarele informații:

2.1.1.	Numărul de identificare al vehiculului (VIN):	CONFIDENȚIAL
2.1.2.	Kilometraj (în km):	
2.1.3.	Data primei înmatriculări:	
2.1.4.	Codul hash criptografic al evidențelor producătorului	CONFIDENȚIAL

2.2. Se verifică următoarele criterii de excludere:

		Da/Nu
2.2.1.	Kilometraj: <i>Kilometrajul este mai mic de 25 000 km sau mai mare de 160 000/300 000/700 000 km în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009?</i>	
2.2.2.	Data primei înmatriculări: <i>Această dată este anterioară unei perioade de 5/6/7 ani, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, înainte de data selectării vehiculului?</i>	

3. Interviu cu proprietarul/utilizatorul vehiculului

(Proprietarul nu trebuie să cunoască implicațiile răspunsurilor)

3.1. Se înregistrează următoarele informații:

3.1.1.	Numele proprietarului:	CONFIDENȚIAL
3.1.2.	Persoana de contact (adresă/telefon):	CONFIDENȚIAL

3.2. Se verifică următoarele criterii de excludere:

	Utilizarea neautorizată a vehiculului	Da/Nu
3.2.1.	Vehiculul a transportat sarcini grele peste specificațiile producătorului?	
3.2.2.	Vehiculul a fost utilizat pentru curse sau sporturi motorizate?	
3.2.3.	Vehiculul a fost condus într-un stat din afara UE mai mult de 10 % din timpul de condus?	

	Utilizarea neautorizată a vehiculului	Da/Nu
3.2.4.	Vehiculul a fost utilizat vreodată cu un tip de combustibil greșit (de exemplu, benzină în loc de motorină) sau cu un combustibil de calitate UE care nu este disponibil pe piață (piața neagră sau combustibil amestecat)?	
3.2.5.	S-a folosit vreodată un aditiv de combustibil neaprobat de producător?	
	Reparații neautorizate	
3.2.6.	Vehiculul nu a fost întreținut și utilizat într-un mod conform cu instrucțiunile producătorului?	
3.2.7.	Au existat reparații majore neautorizate la motor sau la vehicul?	
3.2.8.	Vehiculul a fost implicat într-un accident grav?	
	Modificări neautorizate	
3.2.9.	S-au executat operații de tuning/mărire a puterii?	
3.2.10.	A fost schimbată definitiv vreo piesă a sistemului de emisii posttratate?	
3.2.11.	Au fost instalate dispozitive neautorizate privind emisiile (sistem de distrugere a ureei, emulator etc.)?	

4. Examinarea vehiculului

4.1. Raportul de încercare trebuie să conțină următoarele informații:

4.1.1.	Numerele piesei și sumele de verificare pentru calibrarea și software-ul modului de comandă al grupului motopropulsor	
4.1.2.	Diagnoza OBD	Se citește codurile de erori de diagnosticare și se imprimă jurnalul de erori ⁽¹⁾
4.1.3.	Interogare în modul de asistență 09 OBD	Se citește modul de asistență 09 și se înregistrează informațiile.
4.1.4.	Modul 07 OBD	Se citește modul de asistență 07 și se înregistrează informațiile.
4.1.5.	Imagini ale vehiculului supus încercării, inclusiv ale părții inferioare a caroseriei	

⁽¹⁾ Toate sistemele trebuie să facă parte din diagnoza OBD, iar „jurnalele de erori/informațiile detectate și diagnosticate” trebuie să facă parte din raportul de încercare.
 Observație: Toate verificările care necesită conexiuni OBD trebuie efectuate înainte și după încercarea privind emisiile.

4.2. Se verifică următoarele criterii de excludere:

		Da/Nu
4.2.1.	DOAR pentru încercările VTP: Sunt activate indicatoare luminoase pe tabloul de bord care indică o defecțiune la vehicul sau la sistemul de evacuare posttratate care nu poate fi remediată prin întreținere obișnuită? (Indicator luminos de defecțiune, indicator luminos de service la motor etc.)	
4.2.2.	DOAR pentru încercările VTP: Există modificări relevante pentru rezultatele încercării VTP în orice etapă ulterioară de fabricație, care nu permit restabilirea configurației grupului motopropulsor, astfel cum este documentată în dosarul cu informații pentru client?	

		Da/Nu
4.2.3.	DOAR pentru încercările de rezistență a aerului: Există modificări ale configurației aerodinamice care nu permit restabilirea configurației aerodinamice, astfel cum este documentată în dosarul cu informații pentru client?	

4.3. Dacă nu sunt îndeplinite următoarele condiții, vehiculul poate fi selectat totuși, cu condiția să se ia măsurile corespunzătoare înainte de efectuarea încercărilor de verificare în circulație:

	Verificare de efectuat	Problema identificată și măsurile care trebuie luate
4.3.1.	Nivelul rezervorului de combustibil	<i>Dacă este aprins indicatorul luminos al rezervei de combustibil, realimentați înainte de încercare.</i>
4.3.2.	AdBlue	<i>Dacă indicatorul luminos SCR este aprins după pornirea motorului, trebuie adăugat AdBlue sau reparația trebuie să fie efectuată înainte de a utiliza vehiculul pentru încercare.</i>
4.3.3.	Filtrul de aer și filtrul de ulei <i>Verificați dacă sunt contaminate sau deteriorate</i>	<i>Dacă sunt contaminate sau deteriorate grav sau dacă mai rămân mai puțin de 800 km până la următorul schimb recomandat, schimbați filtrele.</i>
4.3.4.	Verificați nivelurile și gradul lichidelor <i>Verificați nivelul maxim și minim (ulei de motor, lichid de răcire)</i>	<i>Dacă nivelul este sub cel minim, suplimentați. Dacă gradul este diferit, înlocuiți.</i>
4.3.5.	Cablu de aprindere (aprindere prin scânteie) <i>Verificați bujiile, cablurile etc.</i>	<i>În caz de deteriorări, înlocuiți-le.</i>
4.3.6.	Revizie <i>Verificați dacă rămân mai puțin de 800 km până la următoarea revizie programată</i>	<i>Dacă da, atunci se efectuează revizia.</i>
4.3.7.	DOAR pentru încercările de rezistență a aerului: <i>Verificați dacă alinierea roților și înălțimea reglabilă a vehiculului/garda la sol sunt în afara intervalului.</i>	<i>Dacă da, alinierea roților și înălțimea vehiculului/garda la sol trebuie aduse în intervalul corespunzător.</i>
4.3.8.	DOAR pentru încercarea de rezistență a aerului: <i>Se verifică dacă este instalată o caroserie standard în conformitate cu anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400</i>	<i>În caz contrar, instalați o caroserie standard.</i>

ANEXA IV

DATELE ÎNCERCĂRII DE VERIFICARE ÎN CIRCULAȚIE CARE TREBUIE RAPORTATE

1. Datele încercării de verificare în circulație care trebuie raportate pentru o încercare VTP

Datele care trebuie raportate sunt datele din rapoartele de încercare menționate la articolul 20 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2017/2400.

În plus, trebuie raportate următoarele date:

Nr.	Parametri	Unitate	Sursă	Observații
1	Autoritatea care acordă omologarea responsabilă cu încercările de verificare în circulație	—	—	
2	Numărul vehiculului	—	—	Secvența vehiculului (1, 2, 3, ... 10) în evaluarea statistică
3	Numărul total de vehicule supuse încercării	—	—	Numărul total de vehicule incluse în evaluarea statistică descrisă în anexa I
4	Decizie de acceptare/respingere	—	—	Acceptare sau respingere pentru încercare

2. Datele încercării de verificare în circulație care trebuie raportate pentru o încercare privind rezistența aerului

Datele care trebuie raportate sunt datele specificate în apendicele 2 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400.

În plus, trebuie raportate următoarele date:

Nr.	Parametri	Unitate	Sursă	Observații
1	Autoritatea care acordă omologarea responsabilă cu încercările de verificare în circulație	—	—	
2	Numărul vehiculului	—	—	Secvența vehiculului (1, 2, 3, ... 10) în evaluarea statistică
3	Numărul total de vehicule supuse încercării	—	—	Numărul total de vehicule incluse în evaluarea statistică descrisă în anexa I
4	Numărul de identificare al vehiculului (VIN)	—	—	Numărul de identificare al vehiculului selectat
5	Citirea odometrului la începutul încercărilor ISV	km		
6	Pista de încercare pe care au fost efectuate încercările	—		
7	Masa totală a vehiculului în timpul măsurării	kg		Masa reală a vehiculului în timpul măsurării
8	Înălțimea maximă a vehiculului în timpul măsurării	m		
9	Temperatura ambiantă medie în timpul primei încercări la viteză redusă	°C		

Nr.	Parametri	Unitate	Sursă	Observații
10	Viteza medie a vehiculului în timpul încercărilor la viteză mare	km/h		
11	Produsul dintre coeficientul de rezistență aerodinamică (C_d) și secțiunea transversală (A_{cr}) în condiții de vânt lateral nul $C_d A_{cr}(0)$	m ²		
12	Produsul dintre coeficientul de rezistență aerodinamică (C_d) și secțiunea transversală (A_{cr}) în condiții de vânt lateral mediu în timpul încercării la viteză constantă $C_d A_{cr}(\beta)$	m ²		
13	Unghiul de rotație mediu în timpul încercării la viteză constantă β	°		
14	Numărul versiunii instrumentului de preprocesare pentru rezistența aerului	—		
15	Rezultatul încercării privind rezistența aerului ($C_d A_{ratio}$)	—	—	Astfel cum este definit la articolul 10
16	Codul hash criptografic al evidențelor producătorului			
17	$C_d A$ declarat	m ²	—	Valoare declarată pentru familia de rezistență a aerului
18	Decizie de acceptare/ respingere	-	—	Acceptare sau respingere pentru încercare

În plus, pentru o încercare privind rezistența aerului prin metoda CFD, se raportează datele și calculele specificate la punctul 2 din apendicele 10 la anexa VIII la Regulamentul (UE) 2017/2400.

3. Datele încercării de verificare în circulație care trebuie raportate pentru o încercare privind rezistența la rulare a pneurilor

Datele care trebuie raportate sunt datele specificate în apendicele 2 la anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400.

În plus, trebuie raportate următoarele date:

Nr.	Parametri	Unitate	Sursă	Observații
1	Autoritatea care acordă omologarea responsabilă cu încercările de verificare în circulație	—	—	
2	Numele și amplasarea laboratorului care efectuează încercarea ISV			
3	Numărul pneului	—	—	Secvența pneului (1, 2, 3,... 10) în evaluarea statistică
4	Numărul total de pneuri supuse încercării	—	—	Numărul total de pneuri incluse în evaluarea statistică descrisă în anexa I
5	Numărul de certificare al pneului			În conformitate cu apendicele 4 la anexa X la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei

Nr.	Parametri	Unitate	Sursă	Observații
6	Codul hash al certificatului pneului			
7	Numele și amplasarea laboratorului de certificare			
8	Rezultatul încercării privind coeficientul de rezistență la rulare al pneurilor (RRC_{ratio})			Astfel cum este definit la articolul 13 din prezentul regulament
9	Decizie de acceptare/respingere	—		Acceptare sau respingere pentru încercare

4. **Datele încercării de verificare în circulație care trebuie raportate pentru o încercare privind masa**

Trebuie să fie raportate următoarele date:

Nr.	Parametri	Unitate	Sursă	Observații
1	Autoritatea care acordă omologarea responsabilă cu încercările de verificare în circulație	—	—	
2	Numărul vehiculului	—	—	Secvența vehiculului (1, 2, 3,... 10) în evaluarea statistică
3	Numărul total de vehicule supuse încercării	—	—	Numărul total de vehicule incluse în evaluarea statistică descrisă în anexa I
4	Denumirea și adresa producătorului vehiculului			
5	Numărul de identificare al vehiculului (VIN)			
6	Citirea odometrului la începutul încercărilor ISV	km		
7	Modelul vehiculului			
8	Categoria vehiculului			
9	Configurația axei			
10	Masă maximă totală admisibilă a vehiculului încărcat (TPMLM)			
11	Grupul de vehicule			
12	Codul hash criptografic al evidențelor producătorului			
13	Masa reală măsurată corectată a vehiculului	kg		În conformitate cu articolul 15
14	Masa măsurată corectată declarată a vehiculului	kg	1.1.8 din dosarul cu informații pentru clienți	În conformitate cu articolul 16
15	Rezultatul încercării privind masa ($mass_{ratio}$)			Astfel cum este definit la articolul 14
16	Decizie de acceptare/respingere			Acceptare sau respingere pentru încercare

ANEXA V

FORMATUL DE RAPORTARE PENTRU PREZENTAREA GENERALĂ ANUALĂ A VERIFICĂRII ÎN CIRCULAȚIE**A. Informații generale**

1	Autoritatea care acordă omologarea	
2	Data prezentării generale anuale	
3	Perioada de raportare a anului în cauză	
4	Numărul total de vehicule per producător pentru media celor trei perioade de raportare care precedă verificarea în circulație	
5	Numărul minim de familii de pneuri VTP/de rezistența aerului/ISV selectate	
6	Numărul total de familii de pneuri VTP/rezistența aerului/CFD/ISV selectate în anul în cauză	

B. Numărul total de familii de pneuri VTP/rezistența aerului/CFD/ISV selectate pentru verificarea în circulație

- Numărul de identificare al familiei selectate (ISV ID);
- Producătorul vehiculului în cauză (OEM);
- Identificatori ai familiei de pneuri VTP/rezistența aerului/CFD/ISV pentru fiecare familie selectată;
- Motivul (motivele) care stă (stau) la baza selecției familiilor pentru verificarea în circulație:
 - „evaluarea riscurilor”, dacă se bazează pe articolul 3;
 - „alte” dacă aveți alt motiv, vă rugăm să precizați într-o notă de subsol.

NUMĂR DE IDENTIFICARE ISV	OEM	Identificatori ai familiei VTP/rezistența aerului/CFD/ISV	Motiv
1			
2			
3			
...			

C. Rezumatul rezultatelor încercărilor de verificare în circulație

- Tipul încercării: procedura de încercare de verificare (VTP), rezistența aerului (AD), metoda CFD pentru rezistența aerului (CFD), coeficientul de rezistență la rulare a pneurilor (RRC), masa (masa) sau încercările privind identificarea strategiilor artificiale (AS)
- Numărul minim de încercări pentru fiecare tip de încercare (Min.), calculat în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) pe baza punctului A alineatul (4) din prezenta anexă
- Numărul total de încercări pentru fiecare tip de încercare (total)
- Numărul total de concluzii pentru fiecare tip de încercare:
 - nu există o lipsă de corespondență (acceptare);
 - există o lipsă de corespondență (respingere);
 - nu s-a stabilit încă nicio concluzie (în curs de determinare).

Tip de încercare	Min.	Total	Acceptare	Respingere	În curs de determinare
Încercare VTP					
Încercare de rezistență a aerului					
Încercare de rezistență a aerului prin metoda CFD					
Încercare RRC a pneului					
Încercare privind masa	1				
Încercare privind identificarea strategiilor artificiale	1				

D. Rezultatele detaliate ale încercărilor de verificare în circulație pentru anul în cauză

- Numărul de identificare al familiei selectate (ISV ID);
- Producătorul în cauză (OEM);
- Tipul de încercare efectuată (Tipul încercării): procedura de încercare de verificare (VTP), rezistența aerului (AD), metoda CFD pentru rezistența aerului (CFD), coeficientul de rezistență la rulare a pneurilor (RRC), masa (masa) sau încercările privind identificarea strategiilor artificiale (AS);
- Data începerii încercării (data de începere) în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul delegat (UE) 2024/1127;
- Denumirea organizației (organizațiilor) care efectuează încercarea (autoritatea care acordă omologarea sau serviciul tehnic) (GAA/TS);
- Numărul de vehicule supuse încercării (Nr. de vehicule);
- Rezultatul încercării pentru fiecare vehicul de încercare individual (average_{ratio});
- Concluzia încercării (Concluzie/Abatere), și anume „Acceptare”, „Respingere” sau „În curs de determinare”, inclusiv mărimea abaterii în cazul respingerii;
- Numărul de referință al raportului de încercare (Ref. încercare);
- Numărul de referință al concluziei (Ref. concluzie).

NUMĂR DE IDENTIFICARE ISV	OEM	Tip de încercare	Data începerii	GAA/TS	Nr. de vehicule	average _{ratio}	Concluzie/Abatere	Ref. încercare	Ref. concluzie
1									
2									
3									
...									

- E. Rezultatele detaliate ale încercărilor de verificare în circulație, pentru care concluziile au fost raportate ca fiind „În curs de determinare” în prezentarea generală anuală anterioară
- Perioada de raportare a anului în cauză (anul);
 - Alte câmpuri: a se vedea descrierea de la punctul D;
 - În cazul în care nu poate găsi numărul necesar de vehicule, autoritatea care acordă omologarea trebuie să indice „necompletat” în câmpul „Concluzie/abatere”.

Anul	NUMĂR DE IDENTIFICARE ISV	OEM	Tip de încercare	Data începerii	GAA/TS	Nr. de vehicule	average _{ratio}	Concluzie/Abatere	Ref. încercare	Ref. concluzie
...	...									