



2023/2867

18.12.2023

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2023/2867 AL COMISIEI

din 5 octombrie 2023

de completare a Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea principiilor directe și a criteriilor pentru definirea procedurilor de verificare a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare în circulație (verificare în circulație)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, în special articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2019/631 prevede verificarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare aflate în circulație („verificarea în circulație”).
- (2) Toți producătorii de vehicule trebuie să facă obiectul unei verificări în circulație, cu excepția producătorilor care introduc pe piață un număr limitat de vehicule, pentru a se evita o sarcină excesivă de încercare, fără a afecta în mod semnificativ performanța globală privind emisiile de CO₂.
- (3) Valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate trebuie verificate utilizând procedurile de încercare privind rezistența la înaintarea pe drum și standul dinamometric prevăzute în Regulamentul ONU nr. 154 ⁽²⁾, dar, pentru a verifica prezența strategiilor care îmbunătățesc în mod artificial performanța vehiculului în contextul încercărilor efectuate în scopul omologării de tip, trebuie efectuate, de asemenea, încercări specifice.
- (4) Pentru a reduce posibilitatea apariției unui conflict de interese, încercările de verificare în circulație trebuie efectuate de un serviciu tehnic care nu a fost implicat în încercările efectuate în scopul omologării de tip a vehiculelor în cauză. Încercările privind standul dinamometric trebuie efectuate în unitatea serviciului tehnic, nu în cea a producătorului în prezența unor observatori externi.
- (5) Pentru a permite autorității care acordă omologarea de tip să ajungă la o concluzie pentru întreaga familie de vehicule în cauză pe baza rezultatelor încercărilor efectuate asupra vehiculelor eșantionate este necesar să se stabilească o metodă de evaluare statistică adecvată.
- (6) Producătorii trebuie să se asigure că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație, care trebuie verificate de autoritatea care acordă omologarea de tip. Pentru ca aceste activități de verificare în circulație să fie finanțate în mod adecvat, autoritatea care acordă omologarea de tip trebuie să perceapă taxe proporționale de la producători.
- (7) Pentru a reduce sarcina și costurile încercărilor, în cazul în care este posibil și adecvat, trebuie utilizate aceleași vehicule sau încercări atât pentru verificarea în circulație a emisiilor de CO₂, cât și pentru verificările conformității în circulație a emisiilor poluante,

⁽¹⁾ JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ 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) (JO L 290, 10.11.2022, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește principiile directe și criteriile pentru definirea procedurilor necesare pentru a se verifica dacă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, procedurile pentru verificarea prezenței oricăror strategii la bord sau cu privire la vehiculele incluse în eșantion care îmbunătățesc în mod artificial performanța vehiculului în contextul încercărilor efectuate în scopul omologării de tip („verificare în circulație”).

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

- (a) vehiculelor scutite de măsurarea emisiilor de CO₂;
- (b) producătorilor care, împreună cu toate întreprinderile asociate acestora, au fost responsabili pentru punerea în circulație a mai puțin de 1 000 de autoturisme noi sau a mai puțin de 1 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune, în anul calendaristic anterior cu doi ani anului calendaristic în care sunt selectate familiile de vehicule pentru verificarea în circulație în conformitate cu articolul 3 alineatul (1).

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ⁽³⁾ și la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2019/631.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „autoritate care acordă omologarea de tip” înseamnă autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip în ceea ce privește emisiile în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ sau, după caz, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾;
2. „familie de verificare în circulație” înseamnă toate vehiculele M₁ sau N₁ pentru care o autoritate de omologare de tip a acordat omologarea de tip în ceea ce privește emisiile în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau, după caz, cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 pe baza aceleiași încercări de tipul 1, astfel cum este prevăzută în anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, pentru „vehiculul H” sau „vehiculul L”;
3. „familie de rezistență la înaintarea pe drum” înseamnă familia de rezistență la înaintarea pe drum sau familia de matrice de rezistență la înaintarea pe drum, astfel cum sunt definite la punctele 6.3.3 și 6.3.4 din Regulamentul ONU nr. 154; în cazul vehiculelor N₁ omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009, o familie de rezistență la înaintarea pe drum este formată din toate vehiculele din familia de verificare în circulație în cauză;

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

⁽⁵⁾ 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).

4. „strategii artificiale” înseamnă strategii la bord sau cu privire la vehiculele incluse în eșantion care îmbunătățesc în mod artificial performanța vehiculului în cadrul încercărilor efectuate în scopul omologării de tip.

Articolul 3

Selectarea familiilor de verificare în circulație

Fiecare autoritate care acordă omologarea de tip selectează anual un eșantion de familii de verificare în circulație pentru care a emis omologări de tip în ceea ce privește emisiile. Selecția include cel puțin o familie de verificare în circulație pentru fiecare producător pentru care autoritatea care acordă omologarea de tip a emis omologări de tip în ceea ce privește emisiile în cei trei ani calendaristici anteriori verificării în circulație.

Articolul 4

Încercări de verificare în circulație

(1) Pentru fiecare familie de verificare în circulație selectată în conformitate cu articolul 3, autoritatea care acordă omologarea de tip selectează, în scopul încercărilor menționate la alineatul (2), vehicule în circulație care se află într-o stare reprezentativă pentru un vehicul întreținut și utilizat în mod corespunzător și care au caracteristici care figurează printre cele înregistrate în certificatul de conformitate.

(2) Autoritatea care acordă omologarea de tip verifică dacă valorile emisiilor specifice de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate ale vehiculelor selectate în conformitate cu alineatul (1) corespund emisiilor de CO₂ și consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație și dacă există strategii artificiale, prin intermediul oricăreia dintre următoarele încercări:

- (a) pentru un număr de vehicule determinat pe baza unei metode de evaluare statistică: încercări privind standul dinamometric în conformitate cu anexa B6 și cu anexa B8 la Regulamentul ONU nr. 154;
- (b) pentru un număr de vehicule, determinat pe baza unei metode de evaluare statistică, care aparțin unei singure familii de rezistență la înaintarea pe drum: încercări privind rezistența la înaintarea pe drum în conformitate cu anexa B4 la Regulamentul ONU nr. 154;
- (c) pentru un număr adecvat de vehicule: încercări specifice care utilizează metode de încercare virtuale sau fizice.

(3) Autoritatea care acordă omologarea de tip încredințează încercările menționate la alineatul (2) unui serviciu tehnic care nu a efectuat, pentru familia de verificare în circulație în cauză, încercarea de tipul I prevăzută în anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 în scopul omologării de tip în ceea ce privește emisiile în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau, după caz, cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

(4) Autoritatea care acordă omologarea de tip evaluează rezultatele încercărilor în cazul fiecărui vehicul de încercare și stabilește dacă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație sunt mai mari decât valorile emisiilor specifice de CO₂ și ale consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate, ținând seama de evaluarea statistică a încercărilor menționate la alineatul (2) literele (a) și (b), și dacă există strategii artificiale.

(5) Fiecare producător furnizează, la cerere, autorității care acordă omologarea de tip și oricărei entități care efectuează încercări de verificare în circulație toate informațiile, documentația și specificațiile tehnice sau tot sprijinul necesar pentru efectuarea în mod adecvat a verificării în circulație.

*Articolul 5***Documentația, obligația de informare și concluzia autorității care acordă omologarea de tip**

- (1) Autoritatea care acordă omologarea de tip se asigură că încercările efectuate în conformitate cu articolul 4 sunt documentate și că rapoartele de încercare sunt puse la dispoziția Comisiei, a producătorului vehiculelor în cauză și, la cerere, a altor autorități de omologare de tip, a autorităților de supraveghere a pieței și a terților care respectă cerințele din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/163 al Comisiei ⁽⁶⁾.
- (2) În termen de 10 luni de la începerea unei încercări, autoritatea care acordă omologarea de tip ajunge la o concluzie cu privire la faptul dacă verificarea în circulație a identificat sau nu o lipsă de corespondență între valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil ale vehiculelor în circulație și valorile înregistrate în certificatele de conformitate sau prezența unor strategii artificiale.
- (3) O concluzie în conformitate cu alineatul (2) a autorității care acordă omologarea de tip se aplică tuturor vehiculelor din familia de verificare în circulație în cauză sau, în cazul în care concluzia respectivă se bazează pe rezultatele încercărilor privind rezistența la înaintarea pe drum, tuturor vehiculelor din familia de rezistență la înaintarea pe drum în cauză care au fost puse în circulație pentru prima dată în Uniune.

*Articolul 6***Finanțarea verificărilor în circulație**

Autoritatea care acordă omologarea de tip se asigură că există suficiente resurse pentru a acoperi costurile aferente verificării în circulație. Aceste costuri se recuperează prin taxe care pot fi percepute de la producător de către autoritatea care acordă omologarea de tip. Taxele acoperă etapele verificării în circulație care sunt necesare pentru ca autoritatea care acordă omologarea de tip să ajungă la o concluzie, astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (2).

*Articolul 7***Intrarea în vigoare**

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, 5 octombrie 2023.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ 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).