

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2023/1634 AL COMISIEI

din 5 iunie 2023

**de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi**

(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 CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (8), articolul 10 alineatul (8) al doilea paragraf și articolul 15 alineatul (8),

întrucât:

- (1) Anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 prevede metode detaliate de calculare a obiectivelor privind emisiile specifice pentru producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare.
- (2) Începând cu 1 ianuarie 2021, standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> se bazează pe datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> determinate în conformitate cu procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei <sup>(2)</sup>. Anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 a fost modificată prin Regulamentul delegat (UE) 2020/2173 <sup>(3)</sup> al Comisiei pentru a ține seama de introducerea WLTP, clarificând metoda de determinare a obiectivelor privind emisiile specifice pentru anumite tipuri de producători. Cu toate acestea, este necesară o clarificare suplimentară pentru producătorii care sunt membri ai unei grupări, pentru a stabili metoda de calculare a obiectivelor privind emisiile specifice pentru anii calendaristici 2021-2024.
- (3) Partea A din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 specifică metoda de calculare a obiectivelor de derogare aplicabile în anii calendaristici 2021-2024. Din motive de securitate juridică, este necesar să se specifice și metoda de calculare a obiectivelor de derogare aplicabile în anii calendaristici 2025-2028, astfel cum se menționează la articolul 10 alineatul (4) al doilea paragraf litera (c) din regulamentul respectiv.

<sup>(1)</sup> JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

<sup>(2)</sup> 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 al 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).

<sup>(3)</sup> Regulamentul delegat (UE) 2020/2173 al Comisiei din 16 octombrie 2020 de modificare a anexelor I, II și III la Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului pentru a actualiza parametrii de monitorizare și a clarifica anumite aspecte legate de modificarea procedurii reglementare de testare (JO L 433, 22.12.2020, p. 1).

- (4) Pentru a face distincția între vehiculele de bază complete și incomplete, definiția masei de încercare („TM”) pentru media masei de încercare în kilograme (kg) a tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi prevăzută în partea B punctul 6.2.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 ar trebui adaptată.
- (5) Anexele II și III la Regulamentul (UE) 2019/631 specifică tipul și formatul datelor cu privire la autoturismele noi și la vehiculele utilitare ușoare noi pe care statele membre sau producătorii trebuie să le colecteze și să le transmită anual Comisiei. Pe baza experienței dobândite, a devenit evident că anumiți parametri de monitorizare ar putea fi eliminați pentru a facilita procesul de monitorizare, întrucât parametrii respectivi nu sunt folosiți pentru calcularea obiectivelor privind emisiile specifice sau a mediei emisiilor specifice și, prin urmare, ar trebui eliminați fără a împiedica evaluarea solidă a respectării de către producători a obiectivelor lor privind emisiile specifice. În plus, este necesar să se adauge anumiți parametri noi, în special în scopul verificării emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor în circulație. Aceste modificări ale parametrilor trebuie să se reflecte în tipul de date care trebuie colectate în conformitate cu partea A din anexa II și cu partea A din anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631, precum și în formatele în care sunt colectate datele în conformitate cu partea B din anexa II și cu partea B din anexa III la regulamentul respectiv.
- (6) Anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631 prezintă în detaliu o procedură prin care producătorii trebuie să calculeze valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale masei vehiculelor utilitare ușoare care sunt omologate de tip în mai multe etape. În cazul unui vehicul de bază incomplet individual, masa vehiculului se calculează în conformitate cu partea A punctul 1.2.4 din anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631, luând în considerare valoarea masei caroseriei (B<sub>0</sub>), care a fost stabilită la 1,375 pentru calculele aferente anului calendaristic 2021. Pentru anii calendaristici 2022-2024, valoarea respectivă ar trebui revizuită pe baza mediei masei în stare de funcționare a vehiculelor de bază incomplete noi înmatriculate în Uniune în anii calendaristici 2018, 2019 și 2020.
- (7) În absența datelor finale de monitorizare a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare noi în anul calendaristic 2020, valoarea B<sub>0</sub> nu a putut fi revizuită până la 31 octombrie 2021, astfel cum se prevede în partea A punctul 1.2.4 din anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631. Având în vedere că revizuirea valorii B<sub>0</sub> folosind doar datele pentru anii calendaristici 2018 și 2019 ar fi condus la o valoare foarte apropiată de valoarea B<sub>0</sub> actuală și pentru a facilita punerea în aplicare și a oferi securitate juridică producătorilor în cauză, este oportun să se mențină valoarea B<sub>0</sub> aplicabilă în prezent și pentru anul calendaristic 2022. Pentru anii calendaristici 2023 și 2024, valoarea B<sub>0</sub> revizuită a fost calculată pe baza datelor finale de monitorizare pentru vehiculele utilitare ușoare în anii calendaristici 2018, 2019 și 2020. În plus, pentru a oferi securitate juridică producătorilor după 2024, este necesar să se clarifice faptul că valoarea B<sub>0</sub> revizuită rămâne aplicabilă și în anii de după 2024.
- (8) Este necesară o clarificare pentru a se ține seama mai bine de diferitele modalități de determinare a influenței aerodinamice în cazul vehiculelor de bază incomplete din categoria N<sub>1</sub> la calcularea emisiilor de CO<sub>2</sub> de monitorizare.
- (9) Partea B din anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631 conține anumite informații referitoare în special la procedura reglementară de încercare NEDC care au devenit caduce și, prin urmare, ar trebui eliminate.
- (10) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2019/631 trebuie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament;
2. anexa II se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament;
3. anexa III se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

*Articolul 2*

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

Următoarele puncte se aplică de la 1 ianuarie 2024:

- (a) punctul 1 litera (a) subpunctele (ii) și (iii) și punctul 2 literele (b) și (c) din anexa II;
- (b) punctul 1 litera (a) subpunctele (iii) și (v) și punctul 3 literele (c) și (e) din anexa III.

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

Adoptat la Bruxelles, 5 iunie 2023.

*Pentru Comisie*  
*Președinta*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXA I

Anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. partea A se modifică după cum urmează:

(a) se introduce punctul 3d cu următorul text:

„3d. Pentru o grupare constituită în conformitate cu articolul 6, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se determină pe baza valorilor  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  și  $NEDC_{obiectiv2020}$  calculate pentru gruparea respectivă ca întreg.

În cazul unei grupări nou-constituite în perioada 2021-2024 sau al modificării componenței unei grupări care a existat în 2020, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se calculează pe baza valorilor  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  și  $NEDC_{obiectiv2020}$  pentru noua grupare ca întreg.”;

(b) la punctul 5, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) Pentru un producător căruia i s-a acordat, în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), o derogare pentru oricare dintre anii calendaristici din perioada 2025-2028, obiectivul privind emisiile specifice (Obiectivul de derogare<sub>2025-2028</sub>) se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2, \text{ind}}}{NEDC_{CO_2, \text{ind}}} \cdot \text{Obiectiv}_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2025})$$

Pentru un astfel de producător care nu a fost responsabil pentru înmatricularea de autoturisme noi în 2020 sau pentru care valoarea  $WLTP_{CO_2}$ , astfel cum este definit la punctul 3, sau  $NEDC_{CO_2}$ , astfel cum este definit la punctul 3, este zero, obiectivul privind emisiile specifice (Obiectivul de derogare<sub>2025-2028</sub>) se calculează după cum urmează:

$$\text{Obiectivul de derogare}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{Obiectiv}_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2025})$$

unde:

$WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$	este valoarea medie a $WLTP_{CO_2, \text{măsurat}}$ , astfel cum este definit la punctul 6.0, pentru toți producătorii individuali cărora li se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;
$WLTP_{CO_2}$	este valoarea medie a $WLTP_{CO_2}$ , astfel cum este definit la punctul 3, pentru toți producătorii individuali cărora li se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;
$NEDC_{CO_2}$	este valoarea medie a $NEDC_{CO_2}$ , astfel cum este definit la punctul 3, pentru toți producătorii individuali cărora li se aplică un obiectiv privind emisiile specifice în conformitate cu punctul 4, ponderată cu numărul de autoturisme noi înmatriculate în 2020;
$WLTP_{CO_2, \text{ind}}$	este egal cu $WLTP_{CO_2}$ , astfel cum este definit la punctul 3;
$NEDC_{CO_2, \text{ind}}$	este egal cu $NEDC_{CO_2}$ , astfel cum este definit la punctul 3;
factorul de reducere <sub>2025</sub>	este reducerea menționată la articolul 1 alineatul (4) litera (a);
$\text{Obiectiv}_{2021}$	reprezintă o reducere de 45 % față de media emisiilor specifice de CO <sub>2</sub> în 2007 ale producătorului respectiv.”;

2. partea B se modifică după cum urmează:

(a) se introduce punctul 3d cu următorul text:

„3d. Pentru o grupare constituită în conformitate cu articolul 6, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se determină pe baza valorilor  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  și  $NEDC_{obiectiv2020}$  calculate pentru gruparea respectivă ca întreg.

În cazul unei grupări nou-constituite în perioada 2021-2024 sau al modificării componenței unei grupări care a existat în 2020, obiectivul de referință privind emisiile specifice bazat pe WLTP se calculează pe baza valorilor WLTP<sub>CO2</sub>, NEDC<sub>CO2</sub> și NEDC<sub>obiectiv2020</sub> pentru noua grupare ca întreg.”;

(b) la punctul 6.2.1, formularea:

„TM este media masei de încercare în kilograme (kg) a tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în anul calendaristic relevant;”

se înlocuiește cu următorul text:

„TM este media masei de încercare în kilograme (kg) a tuturor vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în anul calendaristic relevant.

În cazul unui vehicul de bază complet conectat la un vehicul completat, masa de încercare care trebuie luată în considerare este masa de încercare a vehiculului de bază respectiv.

În cazul unui vehicul de bază incomplet conectat la un vehicul completat, valoarea masei de încercare care trebuie luată în considerare este valoarea  $DM_{base}$  determinată în conformitate cu punctul 1.2.4 litera (a) din partea A din anexa III;”.

---

## ANEXA II

Anexa II la Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. partea A se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1a se modifică după cum urmează:

(i) partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre înregistrează, pentru fiecare an calendaristic, următoarele date detaliate pentru fiecare autoturism nou înmatriculat ca vehicul M<sub>1</sub> pe teritoriul lor și le transmit Comisiei, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2), în formatul specificat în secțiunea 2A din partea B:”;

(ii) se introduce subpunctul 5a cu următorul text:

„(5a) identificatorul familiei de rezistență la înaintare pe drum sau identificatorul familiei de matrice de rezistențe la înaintare pe drum;”;

(iii) se introduce subpunctul 9a cu următorul text:

„(9a) caracterul corespunzător dispozițiilor aplicate pentru omologarea de tip;”;

(iv) subpunctele 19, 22, 23 și 24 se elimină;

(v) al doilea paragraf se elimină;

(b) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Datele detaliate menționate la punctul 1a se preiau din certificatul de conformitate al autoturismului respectiv, cu excepția cazului în care se prevede altfel în partea B secțiunea 2A din prezenta anexă.”;

2. în secțiunea 2A din partea B, tabelul se modifică după cum urmează:

(a) la prima coloană, capul de tabel „Trimitere la punctele 1 și 1a din partea A” se înlocuiește cu următorul text:

„Trimitere la punctul 1a din partea A”;

(b) se introduce următoarea rubrică 5a:

„(5a)	Identificatorul familiei de rezistență la înaintare pe drum sau identificatorul familiei de matrice de rezistențe la înaintare pe drum	0.2.3.4. 0.2.3.5”;
-------	--	-----------------------

(c) se introduce următoarea rubrică 9a:

„(9a)	„Caracterul corespunzător dispozițiilor aplicate pentru omologarea de tip	47”;
-------	---	------

(d) rubrica 14 se înlocuiește cu următorul text:

„(14)	Tipul de combustibil	26
	Modul de combinare a combustibililor	26.1 23 (în cazul vehiculelor electrice pe bază de baterii) 23.1 (în cazul vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă)”;

(e) rubricile 19, 22, 23 și 24 se elimină;

(f) nota 4 se elimină.

## ANEXA III

Anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. partea A se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.1a se modifică după cum urmează:

(i) titlul și partea introductivă se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1a. Raportarea de către statele membre cu privire la vehiculele înmatriculate ca vehicule N<sub>1</sub>

Statele membre înregistrează, pentru fiecare an calendaristic, următoarele date detaliate pentru fiecare vehicul utilitar ușor nou complet sau completat înmatriculat ca vehicul N<sub>1</sub> pe teritoriul lor și le transmit Comisiei, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2), în formatul specificat în secțiunea 2a din partea C.”;

(ii) subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„(1) producătorul (în cazul vehiculelor completate: producătorul vehiculului de bază);”;

(iii) se introduce subpunctul 5a cu următorul text:

„(5a) identificatorul familiei de rezistență la înaintare pe drum sau identificatorul familiei de matrice de rezistențe la înaintare pe drum;”;

(iv) se introduce subpunctul 7a cu următorul text:

„(7a) vehicul complet sau completat;”;

(v) se introduce subpunctul 9a cu următorul text:

„(9a) caracterul corespunzător dispozițiilor aplicate pentru omologarea de tip;”;

(vi) subpunctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„(12) masa în stare de funcționare a vehiculului complet sau completat;”;

(vii) se introduce subpunctul 12a cu următorul text:

„(12a) în cazul vehiculelor completate, masa în stare de funcționare a vehiculului de bază;”;

(viii) subpunctele 19, 23, 24 și 25 se elimină;

(ix) al doilea paragraf se elimină;

(b) punctele 1.2.1 și 1.2.1.2a se elimină;

(c) punctul 1.2.2 se modifică după cum urmează:

(i) partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru fiecare vehicul nou completat pentru care statele membre raportează date în conformitate cu punctul 1.1a, producătorul vehiculului de bază raportează Comisiei datele specificate la literele (a) și (b) de la prezentul punct pentru fiecare vehicul de bază cu același număr de identificare a vehiculului ca vehiculul completat. Datele se raportează în termen de trei luni de la data la care producătorul a fost notificat cu privire la datele provizorii în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) al doilea paragraf.”;

(ii) litera (a) se modifică după cum urmează:

— subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„identificatorul familiei de interpolare a vehiculului, astfel cum se menționează la punctul 6.2.6 din Regulamentul ONU nr. 154”;

— subpunctele (iv), (v) și (viii) se elimină;

— subpunctul (vii) se înlocuiește cu următorul text:

„(vii) masa în stare de funcționare a vehiculului de bază incomplet.”;

(iii) la litera (b), subpunctul (iv) se înlocuiește cu următorul text:

„(iv) masa în stare de funcționare a vehiculului de bază complet.”;

(d) la punctul 1.2.3, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care producătorul vehiculului de bază nu raportează datele menționate la punctul 1.2.2, pentru a determina dacă vehiculul intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și pentru calculul mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> și al obiectivului privind emisiile specifice ale producătorului vehiculului de bază în cauză se utilizează emisiile specifice de CO<sub>2</sub> și masa în stare de funcționare raportate de statele membre pentru vehiculul completat corespunzător, în conformitate cu punctul 1.1a.”;

(e) punctul 1.2.4 se modifică după cum urmează:

(i) partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Începând cu anul calendaristic 2020, un producător calculează emisiile de CO<sub>2</sub> de monitorizare pentru fiecare dintre vehiculele sale de bază individuale incomplete, în conformitate cu metoda interpolării menționată la punctul 3.2.3.2 sau 3.2.4 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154, utilizând aceeași metodă precum cea aplicată pentru omologarea CE de tip a vehiculului de bază în ceea ce privește emisiile sale, în cazul în care termenii sunt definiți la punctele respective cu următoarele excepții”;

(ii) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Masa vehiculului individual

Termenul «TM<sub>ind</sub>» menționat la punctul 3.2.3.2.2.1 sau 3.2.4.1.1.1 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154 se înlocuiește cu masa implicită a vehiculului de bază, DM<sub>base</sub>. În cazul în care DM<sub>base</sub> este mai mică decât valoarea minimă a masei de încercare a vehiculului (TM<sub>I</sub>) din cadrul familiei de interpolare, TM<sub>ind</sub> este înlocuită cu TM<sub>I</sub>. În cazul în care DM<sub>base</sub> este mai mare decât valoarea maximă a masei de încercare a vehiculului (TM<sub>H</sub>) din cadrul familiei de interpolare, TM<sub>ind</sub> este înlocuită cu TM<sub>H</sub>.

DM<sub>base</sub> se determină în conformitate cu următoarea formulă:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

unde:

MRO <sub>base</sub>	este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază, astfel cum este definită la punctul 3.2.5 din Regulamentul ONU nr. 154;
B <sub>0</sub>	este masa caroseriei stabilită la o valoare de 1,375 până în anul calendaristic 2022 și la 1,351 pentru anii calendaristici 2023-2034;
TPMLM	este masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, astfel cum este definită la punctul 3.2.23 din Regulamentul ONU nr. 154.”;

(iii) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Rezistența la rulare a unui vehicul individual

Rezistența la rulare a vehiculului de bază este utilizată în sensul punctului 3.2.3.2.2.2 sau al punctului 3.2.4.1.1.2 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154.”;

(iv) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Influența aerodinamică a vehiculului individual

În cazul unui vehicul de bază incomplet care aparține unei familii de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, producătorul trebuie să determine termenul «A<sub>f,ind</sub>» menționat la punctul 3.2.4.1.1.3 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154 conform uneia dintre opțiunile următoare:

- (i) aria suprafeței frontale a vehiculului reprezentativ din familia de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, în m<sup>2</sup>;
- (ii) valoarea medie dintre valoarea maximă și valoarea minimă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare, în m<sup>2</sup>;
- (iii) valoarea maximă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare, în cazul în care nu se utilizează metoda interpolării, în m<sup>2</sup>.



În cazul unui vehicul de bază incomplet care nu aparține unei familii de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, termenul « $f_{2,ind}$ » menționat la punctul 3.2.3.2.2.4 din anexa B7 la Regulamentul ONU nr. 154 se stabilește ca fiind egal cu una dintre următoarele valori:

(i) valoarea medie dintre termenii « $f_{2,L}$ » și « $f_{2,H}$ » menționați la punctul respectiv;

(ii) termenul « $f_{2,H}$ » menționat la punctul respectiv.”;

(f) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Datele detaliate menționate la punctul 1.1a se preiau din certificatul de conformitate al vehiculului utilitar ușor în cauză, cu excepția cazului în care se prevede altfel în secțiunea 2a din partea C.”;

2. partea B se elimină;

3. secțiunea 2a din partea C se modifică după cum urmează:

(a) la prima coloană, capul de tabel „Trimitere la punctele 1 și 1a din partea A” se înlocuiește cu următorul text:

„Trimitere la punctul 1.1a din partea A”;

(b) rubrica 1 se înlocuiește cu următorul text:

„(1)	Numele producătorului (denumirea UE standard) <sup>(1)</sup>	Denumirea atribuită de Comisie
	Numele producătorului <sup>(2)</sup>	0.5 sau, în cazul vehiculelor supuse omologării de tip în mai multe etape, 0.5.1 (numele producătorului vehiculului de bază)”;

(c) se introduce următoarea rubrică 5a:

„(5a)	Identificatorul familiei de rezistență la înaintare pe drum sau identificatorul familiei de matrice de rezistențe la înaintare pe drum	0.2.3.4. 0.2.3.5”;
-------	--	-----------------------

(d) se introduce următoarea rubrică 7a:

„(7a)	Vehicul complet sau completat	0.4”;
-------	-------------------------------	-------

(e) se introduce următoarea rubrică 9a:

„(9a)	„Caracterul corespunzător dispozițiilor aplicate pentru omologarea de tip	47”;
-------	---	------

(f) rubrica 12 se înlocuiește cu următorul text:

„(12)	Masa în stare de funcționare a vehiculului complet sau completat	13”;
-------	--	------

(g) se introduce următoarea rubrică 12a:

„(12a)	Masa în stare de funcționare a vehiculului de bază (în cazul unui vehicul completat)	(14)”;
--------	--	--------

(h) rubrica 14 se înlocuiește cu următorul text:

„(14)	Tipul de combustibil	26
	Modul de combinare a combustibililor	26.1 23 (în cazul vehiculelor electrice pe bază de baterii) 23.1 (în cazul vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă)”;

(i) rubrica 22 se înlocuiește cu următorul text:

„(22)	Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (TPMLM)	16.1”;
-------	--	--------

(j) rubricile 19, 23, 24 și 25 se elimină;

(k) nota 4 se elimină.

---