



Bruxelles, 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2014) 32 final}

{SWD(2014) 33 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Scopul prezentei propuneri este de a introduce o serie de modificări în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere. Obiectivul prezentului proiect de propunere se referă la domeniile în care deficiențele pieței și ale reglementărilor împiedică soluționarea problemelor de ordin general legate de calitatea aerului în UE și de programul pentru o mai bună legiferare.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Măsurile sunt echilibrate în ceea ce privește impactul acestora asupra mediului și sarcinile administrative pentru industria de profil. Rentabilitatea măsurilor este susținută de evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Prezenta propunere introduce o serie de modificări în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Pentru a reduce sarcinile inutile care revin producătorilor de vehicule în cazul unei omologări de tip a platformelor de autovehicule care ar putea fi acoperite atât de legislația privind vehiculele ușoare și cât și de cea privind vehiculele grele, omologarea anumitor vehicule grele în conformitate cu cerințele pentru vehiculele utilitare ușoare în ceea ce privește emisiile poluante ar trebui să fie posibilă fără a scădea nivelul de protecție a mediului în Uniune.
- (2) Deși nu se cunoaște dacă emisiile de metan au un efect negativ direct asupra sănătății umane, metanul este un puternic gaz cu efect de seră. Prin urmare, în conformitate cu Comunicare privind aplicarea și evoluția viitoare ale legislației comunitare referitoare la emisiile vehiculelor utilitare ușoare și la accesul la informațiile privind reparația și întreținerea (Euro 5 și 6)² și cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului³, Comisia ar trebui să aibă în vedere includerea emisiilor de metan în calculul emisiilor de CO₂.
- (3) Pentru a facilita introducerea vehiculelor cu gaz natural, limita actuală a emisiilor de hidrocarburi totale (THC) ar trebui să crească, iar efectul emisiilor de metan ar trebui să fie luat în considerare și exprimat în echivalent CO₂ în scopul reglementării și al informării consumatorilor.

¹ JO C , , p. .

² JO C 182, 19.7.2008, p. 17.

³ 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 reparația și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

- (4) Vehiculele diesel moderne emit cantități din ce în ce mai mari de NO₂ ca procentaj din totalul emisiilor de NO_x care nu au fost anticipate la vremea adoptării Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Majoritatea problemelor legate de calitatea aerului în zonele urbane afectate par să fie determinate de emisiile directe de NO₂. Prin urmare, ar trebui introdusă o limită corespunzătoare a emisiilor.
- (5) Limitele actuale ale emisiilor de CO și hidrocarburi totale (THT) după o pornire la rece, la temperatură scăzută au fost preluate din cerințele Euro 3 prevăzute în Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴, care par caduce, având în vedere actualele tehnologii în domeniul autovehiculelor și necesitățile de asigurare a calității aerului. În plus, introducerea unei limite adecvate a emisiilor de NO_x/NO₂ este justificată și de problemele legate de calitatea aerului și de rezultatele măsurărilor emisiilor provenite de la autovehicule. Prin urmare, în temeiul articolului 14 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, ar trebui introduse limite revizuite ale emisiilor.
- (6) Limita emisiilor stabilită pentru NH₃ în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ este o cerință menită să limiteze scurgerea de amoniac din NO_x după tratarea prin tehnologii care utilizează ureea ca reactiv pentru reducerea NO_x. Prin urmare, valoarea-limită pentru NH₃ ar trebui să se aplice exclusiv respectivelor tehnologii și nu motoarelor cu aprindere prin scânteie.
- (7) Pentru a atinge obiectivele UE privind calitatea aerului și pentru a asigura perpetuarea efortului de reducere a emisiilor provenind de la autovehicule, competența de adoptare a actelor delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește normele de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 la autovehiculele din categoriile M₁, M₂, N₁ și N₂ cu o masă de referință care depășește 2 610 kg, dar cu o masă maximă a autovehiculului de 5 000 kg, procedurile specifice, încercările și cerințele pentru omologarea de tip, cerințele pentru implementarea interzicerii utilizării dispozitivelor de manipulare care reduc eficacitatea sistemelor de control al emisiilor, măsurile necesare pentru implementarea obligației constructorului de a furniza accesul nerestricționat și standardizat la informațiile privind reparațiile și întreținerea autovehiculului, înlocuirea informațiilor privind masa emisiilor de CO₂ din certificatele de conformitate cu informațiile privind masa totală a emisiilor în CO₂ echivalent, creșterea sau eliminarea valorii-limită a emisiilor de hidrocarburi totale pentru autovehiculele cu motor cu aprindere prin scânteie, modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 în scopul recalibrării valorilor limită ale particulelor în suspensie, care să corespundă în mare măsură cu valorile limită pentru benzină și diesel, adoptarea unei proceduri revizuite de măsurare a particulelor în suspensie și a valorii-limită a numărului de particule în suspensie, o valoare-limită pentru emisiile de NO₂ și limite pentru emisiile de eșapament la temperaturi scăzute în cazul vehiculelor aprobate ca fiind conforme cu limitele de emisii Euro 6. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure o

⁴ Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care urmează a fi adoptate împotriva poluării aerului cu emisii poluante provenind de la autovehicule, precum și modificarea Directivei 70/220/CEE (OJ L 350, 28.12.1998, 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).

transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

- (8) Tratatul de la Lisabona a introdus posibilitatea ca legiuitorul să delege Comisiei competența de a adopta acte fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general, care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale actului legislativ. Măsurile care pot fi acoperite prin delegarea de competențe, astfel cum se prevede la articolul 290 alineatul (1) din TFUE, corespund, în principiu, celor prevăzute de procedura de reglementare cu control, instituită prin articolul 5a din Decizia 1999/468/CE a Consiliului⁶. Prin urmare, este necesar să se adapteze la articolul 290 din TFUE dispozițiile din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 care prevăd utilizarea procedurii de reglementare cu control.
- (9) Adaptarea la articolul 290 din TFUE a dispozițiilor din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 care prevede utilizarea procedurii de reglementare cu control prevăzută de respectivul regulament nu ar trebui să afecteze procedurile în curs, în cadrul cărora comitetul a emis deja un aviz în conformitate cu articolul 5a din Decizia 1999/468/CE înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament.
- (10) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a articolului 4 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de punere în aplicare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁷.
- (11) Prin urmare, este necesară modificarea în consecință a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 595/2009,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 2, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. După publicarea actelor delegate adoptate în conformitate cu al doilea paragraf și la cererea constructorului, prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M₁, M₂, N₁ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu masa de referință mai mare de 2 610 kg, dar cu masa maximă a vehiculului de 5 000 kg.

Comisiei i se conferă competența de adoptare a actelor delegate în conformitate cu articolul 14a în ceea ce privește normele de aplicare a prezentului regulament la vehiculele din categoriile M₁, M₂, N₁ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu masa de referință mai mare de 2 610 kg, dar cu masa maximă a vehiculului de 5 000 kg. Actele delegate asigură, în special, că la încercările pe bancul de încercare, masa operațională reală a vehiculului este luată în considerare în mod corespunzător pentru

⁶ Decizia Consiliului 1999/468/CE din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).

⁷ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

stabilirea inerției echivalente, împreună cu alți parametri implicați de putere și sarcină.

* JO L 263, 9.10.2007, p. 1.”

(2) La articolul 4, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia stabilește procedurile și cerințele specifice pentru punerea în aplicare a alineatelor (2) și (3). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).”.

(3) La articolul 5 alineatul (3), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a în scopul de a dezvolta proceduri, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip prevăzute în prezentul alineat, precum și cerințe privind punerea în aplicare a alineatului (2).”.

(4) Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Acte delegate privind accesul la informațiile referitoare la reparații și la întreținerea vehiculelor

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru a punerea în aplicare a articolelor 6 și 7. Aceste măsuri includ definirea și actualizarea specificațiilor tehnice referitoare la modul în care se furnizează informațiile privind sistemele OBD, precum și la reparațiile și întreținerea vehiculelor, acordându-se o atenție deosebită nevoilor specifice ale IMM-urilor.”

(5) Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„1. Fără a scădea nivelul de protecție a mediului în cadrul Uniunii, se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 14a în ceea ce privește:

(a) înlocuirea informațiilor privind masa emisiilor de CO₂ din certificatul de conformitate menționat la articolul 18 din Directiva 2007/46/CE cu informațiile privind masa totală echivalentă a emisiilor de CO₂, care este suma masei emisiilor de CO₂ și de metan, exprimată ca masă echivalentă a emisiilor de CO₂ în ceea ce privește efectul de seră produs.

(b) Creșterea sau eliminarea valorii-limită a emisiilor de hidrocarburi totale (THC) aplicabile vehiculelor cu aprindere prin scânteie.

2. După încheierea Programului CEE-ONU de măsurare a particulelor, derulat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele, și până la data intrării în vigoare a normei Euro 6, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru

adoptarea următoarelor măsuri, fără a reduce nivelul de protecție a mediului din Uniune:

- (a) modificarea prezentului regulament, în vederea actualizării valorilor-limită privind masa particulelor prevăzute în anexa I și a introducerii valorilor-limită privind numărul particulelor în anexa respectivă, astfel încât să existe o corelare în linii mari cu valorile-limită masice pentru motoarele alimentate cu benzină și motorină;
- (b) Adoptarea unei proceduri revizuite de măsurare a particulelor și a unei valori limită pentru numărul de particule.

3. Comisia supune analizei procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (3), precum și ciclurile de încercare efectuate pentru măsurarea emisiilor. Dacă în urma analizei se constată că procedurile, testele, cerințele și ciclurile de încercare nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, Comisia acționează în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) în sensul adaptării acestora, astfel încât ele să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea.”

- (b) La alineatul (4) se adaugă următorul paragraf:

„Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru a stabili, în plus față de valoarea-limită existentă aplicabilă emisiilor de NO_x total, o valoare-limită aplicabilă emisiilor de NO₂ ale vehiculelor omologate ca fiind conforme cu valorile limită ale emisiilor conform Euro 6, prevăzute în tabelul 2 din anexa I. Limita emisiilor de NO₂ se stabilește pe baza unei evaluări a impactului, ia în considerare fezabilitatea tehnică și reflectă obiectivele privind calitatea aerului prevăzute în Directiva (CE) nr. 2008/50 a Parlamentului European și a Consiliului*.

* Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).”;

- (c) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„5. „Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru a modifica și suplimenta tabelul 4 din anexa I în vederea stabilirii limitelor aplicabile emisiilor de eşapament la temperaturi scăzute ale vehiculelor omologate ca fiind conforme cu valorile limită ale emisiilor conform Euro 6, prevăzute în tabelul 2 din anexa I. Limita emisiilor de NO_x și NO₂ se stabilește pe baza unei evaluări a impactului, ia în considerare fezabilitatea tehnică și reflectă obiectivele privind calitatea aerului prevăzute în Directiva (CE) nr. 2008/50 a Parlamentului European și a Consiliului*.

- (6) Se introduce următorul articol 14a:

„Articolul 14 a

Exercitarea delegării

- 1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 2 alineatul (2) al doilea paragraf, la articolul 5 alineatul (3), la articolul 8 și la articolul 14 alineatele (1)-(5) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată, începând cu [...] *[Oficiul pentru publicații: vă rugăm să introduceți data exactă a intrării în vigoare]*.
3. Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 2 alineatul (2) al doilea paragraf, la articolul 5 alineatul (3), la articolul 8 și la articolul 14 alineatele (1)-(5). O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 2 alineatul (2) al doilea paragraf, al articolului 5 alineatul (3), al articolului 8 și al articolului 14 alineatele (1)-(5) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Perioada respectivă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”.

(7) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

Articolul 2

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 2, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:
„Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor în cazul cărora producătorul a ales să aplice Regulamentul (CE) nr. 715/2007, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) primul paragraf din regulamentul respectiv.”.
- (2) La anexa I, în tabelul „Limitele de emisie Euro VI”, rândul referitor la mențiunea „WHTC (PI)” se înlocuiește cu următorul text:

„WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)”. .
---------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	------------

Articolul 3

Prezentul regulament nu afectează procedurile aflate în desfășurare în conformitate cu articolul 5 alineatul (3), articolul 8 și articolul 14 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 în cadrul cărora un comitet a emis deja un aviz, în conformitate cu articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

Articolul 4

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,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele