

Joi, 17 septembrie 2020

P9_TA(2020)0222

Omologarea de tip a autovehiculelor (Emisiile generate în condiții reale de conducere) *I**

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 17 septembrie 2020 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 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 (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))⁽¹⁾

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(2021/C 385/31)

Amendamentul 1**Propunere de regulament****Considerentul 2***Textul propus de Comisie*

- (2) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 prevede că vehiculele ușoare noi trebuie să respecte anumite limite de emisii (standardele Euro 5 și Euro 6) și stabilește cerințe suplimentare privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Dispozițiile tehnice specifice necesare pentru punerea în aplicare a regulamentului **respectiv** au fost stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008⁽⁴⁾ al Comisiei și, ulterior, prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei⁽⁵⁾.

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare 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 (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

⁽⁵⁾ 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).

Amendamentul

- (2) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 prevede că vehiculele ușoare noi trebuie să respecte anumite limite de emisii (standardele Euro 5 și Euro 6) și stabilește cerințe suplimentare privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, **astfel cum au fost modificate și consolidate ulterior prin Regulamentul (UE) 2018/858^(3a), care se aplică de la 1 septembrie 2020**. Dispozițiile tehnice specifice necesare pentru punerea în aplicare a regulamentului (CE) 715/2007 au fost stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008⁽⁴⁾ al Comisiei și, ulterior, prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei⁽⁵⁾.

^(3a) **Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).**

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare 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 (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

⁽⁵⁾ 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).

⁽¹⁾ Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în temeiul articolului 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A9-0139/2020).

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 2
Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

- (3) Cerințele privind omologarea de tip legate de emisiile autovehiculelor au devenit treptat și semnificativ mai restrictive prin introducerea și revizuirea ulterioară a standardelor Euro. În timp ce, în general, vehiculele au furnizat reduceri substanțiale ale emisiilor în gama de poluanți reglementați, acest lucru nu a fost valabil pentru emisiile de NOx ale motoarelor diesel sau pentru particulele emise de motoarele pe benzină cu injecție directă, instalate în special în vehiculele utilitare ușoare. Prin urmare, este necesar a se întreprinde măsuri pentru **corectarea acestei situații.**

Amendamentul

- (3) Cerințele privind omologarea de tip legate de emisiile autovehiculelor au devenit treptat și semnificativ mai restrictive prin introducerea și revizuirea ulterioară a standardelor Euro. În timp ce, în general, vehiculele au furnizat reduceri substanțiale ale emisiilor în gama de poluanți reglementați, acest lucru nu a fost valabil pentru emisiile de NOx ale motoarelor diesel sau pentru particulele emise de motoarele pe benzină cu injecție directă, instalate în special în vehiculele utilitare ușoare. Prin urmare, este necesar a se întreprinde măsuri pentru **a corecta această situație.**

Amendamentul 3
Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (3a) **Raportul din 2019 privind calitatea aerului^(1a), publicat de Agenția Europeană de Mediu (AEM), a estimat că în 2016 expunerea pe termen lung la poluarea atmosferică a provocat peste 506 000 de decese premature în UE-28. Raportul a confirmat, de asemenea, că transportul rutier a continuat să fie principala sursă de emisii de NOx în UE-28 în 2017, reprezentând aproximativ 40 % din totalul emisiilor de NOx ale UE, și că aproximativ 80 % din emisiile totale de NOx generate de transportul rutier sunt generate de vehiculele cu motoare diesel;**

^(1a) Calitatea aerului în Europa – Raportul AEM pentru 2019.

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 4
Propunere de regulament
Considerentul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (3b) *Accesul operatorilor independenți la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este esențial pentru restabilirea încrederii consumatorilor.*

Amendamentul 5
Propunere de regulament
Considerentul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (3c) *Încălcările recente ale cadrului juridic existent de către producători, inclusiv încălcarea obligațiilor legale ce le revin în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, au demonstrat deficiențele mecanismelor de control și de punere în aplicare. Consumatorii au rămas fără o compensație satisfăcătoare, deoarece, chiar și atunci când au fost acordate compensații, deseori vehiculele nu au fost aduse în conformitate cu standardele Euro 5 și Euro 6. Întrucât interdicțiile tot mai frecvente ale vehiculelor pe bază de motorină impuse în orașele europene afectează viața de zi cu zi a cetățenilor, măsurile compensatorii adecvate ar consta în dotarea vehiculelor neconforme cu tehnologii adaptate de tratare a gazelor de eșapament („hardware change”) sau, în cazul în care consumatorul dorește să schimbe un vehicul achiziționat cu un model mai ecologic, oferirea de prime de conversie.*

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 6
Propunere de regulament
Considerentul 5

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p>(5) Ca urmare, Comisia a elaborat o nouă metodologie pentru încercarea emisiilor vehiculelor în condiții reale de conducere, numită procedura de încercare a emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE). Procedura de încercare RDE a fost introdusă prin Regulamentele (UE) 2016/427 ⁽⁶⁾ și (UE) 2016/646 ⁽⁷⁾ ale Comisiei, ulterior preluate în Regulamentul (UE) 2017/1151 și îmbunătățite în continuare prin Regulamentul (UE) 2017/1154 ⁽⁸⁾ al Comisiei.</p>	<p>(5) Ca urmare, Comisia a elaborat o nouă metodologie pentru încercarea emisiilor vehiculelor în condiții reale de conducere, numită procedura de încercare a emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE). Procedura de încercare RDE a fost introdusă prin Regulamentele (UE) 2016/427 ⁽⁶⁾ și (UE) 2016/646 ⁽⁷⁾ ale Comisiei, ulterior preluate în Regulamentul (UE) 2017/1151 și îmbunătățite în continuare prin Regulamentele (UE) 2017/1154 ⁽⁸⁾ și (UE) 2018/1832 ^(8a) ale Comisiei.</p>
<p>⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei din 10 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 82, 31.3.2016, p. 1).</p>	<p>⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei din 10 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 82, 31.3.2016, p. 1).</p>
<p>⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 109, 26.4.2016, p. 1).</p>	<p>⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 109, 26.4.2016, p. 1).</p>
<p>⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei din 7 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1151 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 și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele ușoare pentru pasageri și de vehiculele ușoare comerciale (Euro 6), JO L 175, 7.7.2017, p. 708.</p>	<p>⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei din 7 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1151 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 și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele ușoare pentru pasageri și de vehiculele ușoare comerciale (Euro 6), JO L 175, 7.7.2017, p. 708.</p>
	<p>^(8a) Regulamentul (UE) 2018/1832 al Comisiei din 5 noiembrie 2018 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) 2017/1151 al Comisiei în scopul îmbunătățirii încercărilor și procedurilor de omologare de tip referitoare la emisii pentru vehiculele ușoare de pasageri și comerciale, inclusiv a celor referitoare la conformitatea în funcțiune și la emisii în condiții de conducere reale și în scopul introducerii de dispozitive pentru monitorizarea consumului de combustibil și de energie electrică (JO L 301, 27.11.2018, p. 1).</p>

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 7
Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Regulamentul (UE) 2016/646⁽⁹⁾ a introdus datele de aplicare a procedurii de încercare referitoare la RDE, precum și criteriile de conformitate pentru RDE. În acest scop, factorii de conformitate specifici poluării au fost **utilizați** pentru a se ține seama de incertitudinile tehnice și statistice ale măsurătorilor efectuate prin intermediul sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS).

⁽⁹⁾ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 109, 26.4.2016, p. 1).

Amendamentul

(6) Regulamentul (UE) 2016/646⁽⁹⁾ a introdus datele de aplicare a procedurii de încercare referitoare la RDE, precum și criteriile de conformitate pentru RDE. **Introducerea datelor de aplicare pentru vehiculele de călători și vehiculele utilitare ușoare a fost aleasă în ordine anuală pentru a garanta planificarea la timp pentru producătorii fiecărui grup de vehicule.** În acest scop, factorii de conformitate specifici poluării au fost **introduși** pentru a se ține seama de incertitudinile tehnice și statistice ale măsurătorilor efectuate prin intermediul sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS).

⁽⁹⁾ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 109, 26.4.2016, p. 1).

Amendamentul 8
Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) **În conformitate cu raportul AEM din 2016, diferența dintre emisiile reale și cele de laborator a fost cauzată în principal de trei factori: o procedură de testare care nu mai este de actualitate, mecanisme de flexibilitate în procedura actuală și factori specifici condițiilor reale de conducere care sunt dependenți de conducătorul auto. Este necesar un studiu pentru a stabili marja care se datorează stilului de conducere și temperaturii exterioare. Ar trebui să se facă o distincție clară între FC, marja de eroare legată de dispozitiv și marja de eroare a factorului specific condițiilor reale de conducere, care este dependentă de conducătorul auto și de temperatură.**

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 9
Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie

- (7) La 13 decembrie 2018, Tribunalul a pronunțat hotărârea în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16²² privind o acțiune în anulare a Regulamentului (UE) 2016/646. Tribunalul a anulat partea din Regulamentul (UE) 2016/646 care **a stabilit** factorii de conformitate utilizați pentru a evalua conformitatea rezultatelor încercării RDE cu limitele de emisii stabilite în Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Curtea a constatat că numai legiuitorul putea introduce factorii de conformitate respectivi, deoarece aceștia se refereau la un element esențial al Regulamentului (CE) nr. 715/2007.

Amendamentul

- (7) La 13 decembrie 2018, Tribunalul a pronunțat hotărârea în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16²² privind o acțiune în anulare a Regulamentului (UE) 2016/646. Tribunalul a anulat partea din Regulamentul (UE) 2016/646 care **stabilise** factorii de conformitate utilizați pentru a evalua conformitatea rezultatelor încercării RDE cu limitele de emisii stabilite în Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Curtea a constatat că numai legiuitorul putea introduce factorii de conformitate respectivi, deoarece aceștia se refereau la un element esențial al Regulamentului (CE) nr. 715/2007 **și conduceau, „de facto, la modificarea limitelor de emisii de oxizi de azot stabilite pentru norma Euro 6, [...] în condițiile în care aceste limite trebuie să se aplice” încercărilor respective.**

Amendamentul 10
Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie

- (8) Tribunalul **nu a contestat justificarea tehnică a factorilor de conformitate. Prin urmare, și** având în vedere că, în stadiul actual de dezvoltare tehnologică, există încă o discrepanță între emisiile măsurate în condiții reale de conducere și cele măsurate în laborator, este oportun să se introducă **factorii** de conformitate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Amendamentul

- (8) Tribunalul **și-a exprimat îndoielile „în legătură cu temeinicia invocării de către Comisie a posibilităților de natură statistică”, în special în ceea ce privește factorul de conformitate temporar de 2,1, și a afirmat că „incertitudinile statistice sunt corectate asigurând reprezentativitatea eșantionului sau a încercării sau prin numărul de încercări efectuate”. În plus, în ceea ce privește marja de incertitudine tehnică introdusă, Tribunalul a afirmat că „este imposibil să se determine, în urma unei încercări RDE, dacă vehiculul supus încercării respectă limitele legale sau se apropie cel puțin de acestea”. Orice echipament de măsurare are o marjă de incertitudine tehnică, iar echipamentele PEMS, având în vedere variabilitatea mai mare a condițiilor în care sunt utilizate, s-au dovedit a avea o marjă relativ sporită în comparație cu echipamentele de laborator fixe, chiar dacă acest lucru poate însemna, de fapt, atât o supraestimare, cât și o subestimare a emisiilor.** Având în vedere că, în stadiul actual de dezvoltare tehnologică, există încă o discrepanță între emisiile măsurate în condiții reale de conducere și cele măsurate în laborator, este oportun să se introducă **cu titlu temporar factorii** de conformitate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 11
Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (8a) *Rezoluția Parlamentului European din 28 martie 2019 referitoare la evoluțiile recente ale scandalului Dieselgate a salutat hotărârea Tribunalului și a solicitat în mod explicit Comisiei să nu introducă niciun factor nou de conformitate pentru a se asigura că standardele EURO 6 nu sunt diluate mai mult și că sunt îndeplinite în condiții normale de utilizare, astfel cum s-a prevăzut inițial în Regulamentul (CE) nr. 715/2007.*

Amendamentul 12
Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (9) Pentru a permite producătorilor să respecte limitele de emisii Euro 6 în contextul procedurii de încercare referitoare la RDE, criteriile de conformitate pentru RDE ar trebui să fie introduse în două etape. În cursul primei etape, la cererea producătorului, ar trebui să se aplice un factor de conformitate temporar, în timp ce, în a doua etapă, ar trebui să se utilizeze numai factorul de conformitate final. Comisia ar trebui să **examineze factorii finali** de conformitate în funcție de progresul tehnic.

- (9) Pentru a permite producătorilor să respecte limitele de emisii Euro 6 în contextul procedurii de încercare referitoare la RDE, criteriile de conformitate pentru RDE ar trebui să fie introduse în două etape. În cursul primei etape, la cererea producătorului, ar trebui să se aplice un factor de conformitate temporar, în timp ce, în a doua etapă, ar trebui să se utilizeze numai factorul de conformitate final. **Factorul de conformitate final ar trebui să se aplice pe durata unei perioade de tranziție și să includă o marjă care să exprime incertitudinea de măsurare suplimentară legată de introducerea PEMS.** Comisia ar trebui să **evalueze în mod neîntrerupt respectivul factor** de conformitate în funcție de progresul tehnic și să îl **ajusteze anual în sens descrescător pe baza dovezilor științifice, a îmbunătățirii preciziei procedurii de măsurare și a progresului tehnic al PEMS.** **Factorul de conformitate ar trebui redus treptat, iar aplicarea sa ar trebui să înceteze până la data de 30 septembrie 2022.**

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 13
Propunere de regulament
Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (9a) *Comisia ar trebui să stabilească până cel târziu în iunie 2021 cerințe mai stricte în ceea ce privește echipamentele de măsurare PEMS care pot fi utilizate pentru încercările RDE. Standardele stabilite ar trebui, atunci când este posibil, să țină seama de orice elemente de standardizare relevante elaborate de CEN pe baza celor mai performante echipamente PEMS disponibile.*

Amendamentul 14
Propunere de regulament
Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (9b) *Este important să se sublinieze faptul că prezenta propunere se referă la factorul de conformitate, în timp ce problema standardelor privind limitele de emisii urmează să fie abordată în contextul viitoarei propuneri post-Euro 6. Pentru a asigura progrese rapide în direcția adoptării viitoarelor valori privind limitele de emisii (post-Euro 6) și a îmbunătățirii calității aerului pentru cetățenii Uniunii, este esențial ca Comisia să prezinte, după caz, o propunere legislativă în acest sens, cât mai curând posibil și cel târziu până în iunie 2021, astfel cum s-a anunțat în Comunicarea sa din 11 decembrie 2019 privind „Pactul verde european”, care subliniază necesitatea de a trece la o mobilitate sustenabilă și inteligentă și de a asigura tranziția către o mobilitate cu emisii zero. La punerea în aplicare a standardelor post-Euro 6 nu ar trebui să se utilizeze factori de conformitate.*

Amendamentul 15
Propunere de regulament
Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (9c) *Pentru a încuraja producătorii să aibă o atitudine proactivă, pro-mediu, ar trebui testate, cuantificate și luate în considerare noile inovații tehnologice care au rolul să absoarbă NOx în cadrul revizuirii ulterioare a standardelor Euro.*

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 16
Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie

- (10) Tratatul de la Lisabona permite legiuitorului 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 în procedura de reglementare cu control, instituită prin articolul 5a din Decizia 1999/468/CE ⁽¹⁾ a Consiliului. 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.

⁽¹⁾ Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).

Amendamentul

- (10) Tratatul de la Lisabona permite legiuitorului 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 **Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene** (TFUE), corespund, în principiu, celor prevăzute în procedura de reglementare cu control, instituită prin articolul 5a din Decizia 1999/468/CE ⁽¹⁾ a Consiliului. 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.

⁽¹⁾ Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 17
Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

- (11) Pentru a contribui la realizarea obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului și pentru a reduce emisiile vehiculelor, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din **Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene** (TFUE) ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește normele detaliate privind procedurile, încercările și cerințele specifice pentru omologarea de tip. Delegarea respectivă ar trebui să includă completarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 prin astfel de norme revizuite, precum și prin ciclurile de încercare utilizate pentru măsurarea emisiilor; cerințele pentru punerea în aplicare a interdicției privind utilizarea dispozitivelor de manipulare care reduc eficacitatea sistemelor de control al emisiilor, **măsurile necesare pentru punerea în aplicare a obligației unui producător de a furniza acces nelimitat și standardizat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor**, adoptarea unei proceduri de măsurare revizuite pentru particule. De asemenea, delegarea ar trebui să includă modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 în scopul de a revizui factorii de conformitate **finali** în sens descrescător pentru a reflecta progresul tehnic în PEMS și de a reetala valorile-limită bazate pe masa particulelor, precum și de a introduce valori-limită bazate pe numărul de particule. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul **trebuie să primească** toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții **trebuie să aibă** acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

Amendamentul

- (11) Pentru a contribui la realizarea obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului și pentru a reduce emisiile vehiculelor, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește normele detaliate privind procedurile, încercările și cerințele specifice pentru omologarea de tip. Delegarea respectivă ar trebui să includă completarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 prin astfel de norme revizuite, precum și prin ciclurile de încercare utilizate pentru măsurarea emisiilor; cerințele pentru punerea în aplicare a interdicției privind utilizarea dispozitivelor de manipulare care reduc eficacitatea sistemelor de control al emisiilor; adoptarea unei proceduri de măsurare revizuite pentru particule. **În pofida intervalului scurt dintre intrarea în vigoare a prezentului regulament și abrogarea dispozițiilor privind informațiile referitoare la reparare și întreținere prin Regulamentul (UE) 2018/858, în scopul securității juridice și pentru a se asigura că legiuitorul dispune de toate opțiunile, delegarea ar trebui să includă, de asemenea, măsurile necesare pentru punerea în aplicare a obligației unui producător de a oferi acces nelimitat și standardizat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.** De asemenea, delegarea ar trebui să includă modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 în scopul de a revizui factorii de conformitate în sens descrescător pentru a reflecta **îmbunătățirea calității procedurii de măsurare sau** progresul tehnic în PEMS și de a reetala valorile-limită bazate pe masa particulelor, precum și de a introduce valori-limită bazate pe numărul de particule. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016 ^(1a). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul **primesc** toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții **au** acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

^(1a) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 18**Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Obligațiile respective includ respectarea limitelor de emisii stabilite în anexa I. În scopul stabilirii conformității cu limitele de emisii Euro 6 stabilite în tabelul 2 din anexa I, valorile emisiilor determinate în cursul oricărei încercări valabile privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE) se împart la factorul de conformitate aplicabil stabilit în tabelul 2a din anexa I. Rezultatul trebuie să rămână sub limitele de emisii Euro 6 stabilite în tabelul 2 din anexa respectivă.

Amendamentul

Obligațiile respective includ respectarea limitelor de emisii stabilite în anexa I. În scopul stabilirii conformității cu limitele de emisii Euro 6 stabilite în tabelul 2 din anexa I, valorile emisiilor determinate în cursul oricărei încercări valabile privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE) se împart la factorul de conformitate aplicabil, **astfel este** stabilit în tabelul 2a din anexa I. Rezultatul trebuie să rămână sub limitele de emisii Euro 6 stabilite în tabelul 2 din anexa respectivă. **Factorul de conformitate este redus treptat prin revizuirii anuale în sens descrescător, pe baza evaluărilor efectuate de JRC. Aplicarea factorului de conformitate încetează până la data de 30 septembrie 2022.**

Amendamentul 19**Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 – litera a**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Producătorul trebuie să echipeze vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament.;

Amendamentul

1. Producătorul trebuie să echipeze vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament. **Producătorul garantează, de asemenea, fiabilitatea dispozitivelor de control al poluării și urmărește să reducă riscul de furt sau de manipulare ilicită a acestor dispozitive.**

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 20**Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 8 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a în vederea completării 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.

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a în vederea completării 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, **microîntreprinderilor și operatorilor care desfășoară activități independente.**

Amendamentul 21**Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera b**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 10 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Conformitatea cu valorile-limită Euro 6 trebuie, pe durata oricărei încercări valabile RDE, să fie determinată ținând seama de factorul de conformitate specific pe poluant stabilit în tabelul 2a din anexa I în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf.

Amendamentul

Conformitatea cu valorile-limită Euro 6 trebuie, pe durata oricărei încercări valabile RDE, să fie determinată ținând seama de factorul de conformitate specific pe poluant stabilit în tabelul 2a din anexa I în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf. **Factorul de conformitate este redus treptat prin revizuirii anuale în sens descrescător, pe baza evaluărilor efectuate de JRC. Aplicarea factorului de conformitate încetează până la data de 30 septembrie 2022.**

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 22**Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera b**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Conformitatea cu valorile-limită Euro 6 trebuie, pe durata oricărei încercări valabile RDE, să fie determinată ținând seama de factorul de conformitate specific pe poluant stabilit în tabelul 2a din anexa I în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf.

Amendamentul

Conformitatea cu valorile-limită Euro 6 trebuie, pe durata oricărei încercări valabile RDE, să fie determinată ținând seama de factorul de conformitate specific pe poluant stabilit în tabelul 2a din anexa I în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf. **Factorul de conformitate este redus treptat prin revizuirii anuale în sens descrescător, pe baza evaluărilor efectuate de JRC. Aplicarea factorului de conformitate încetează până la data de 30 septembrie 2022.**

Amendamentul 23**Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 14 – alineatul 3 și alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

3. Comisia **este împuternicită să adopte** acte delegate în conformitate cu articolul 14a:

- (a) pentru completarea prezentului regulament în vederea adaptării procedurilor, încercărilor și cerințelor, precum și a ciclurilor de încercare utilizate pentru măsurarea emisiilor în scopul de a reflecta în mod adecvat emisiile generate în condiții reale de conducere;
- (b) pentru modificarea prezentului regulament în vederea adaptării la progresul tehnic a factorilor de conformitate **finali** specifici pe poluant care figurează în tabelul 2a din anexa I.

Amendamentul

3. Comisia **adoptă, cel târziu la 1 iunie 2021**, acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru completarea prezentului regulament în vederea adaptării procedurilor, încercărilor și cerințelor, precum și a ciclurilor de încercare utilizate pentru măsurarea emisiilor în scopul de a reflecta în mod adecvat emisiile generate în condiții reale de conducere, **inclusiv, printre altele, în condițiile legate de limita de temperatură și condițiile-limită, reducând abaterea răspunsului la reglarea la zero și abordând creșterile periculoase ale emisiilor de particule generate curățarea filtrelor autovehiculelor, luându-se în considerare orice elemente relevante de standardizare elaborate de CEN și pe baza celor mai bune echipamente disponibile.**

3a. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 14a, acte delegate pentru modificarea prezentului regulament în vederea adaptării la progresul tehnic **și a revizuirii în sens descrescător** a factorilor de conformitate specifici pe poluant care figurează în tabelul 2a din anexa I.

Joi, 17 septembrie 2020

Amendamentul 24**Propunere de regulament****Anexa – paragraful 1**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Anexa I – tabelul 2 a – rândul 2

Textul propus de Comisie

FC _{poluant-final} ⁽²⁾	1,43	1,5	—	—	—
--	-------------	------------	---	---	---

(²) FC_{poluant-final} este factorul de conformitate utilizat pentru a determina conformitatea cu limitele de emisii Euro 6, luând în considerare incertitudinile tehnice legate de **utilizarea** sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS).

Amendamentul

FC _{poluant-final} ⁽²⁾	1 + marja (marja = 0,32) (*)	1 + marja (marja = 0,5) (*)	—	—	—
--	-------------------------------------	------------------------------------	---	---	---

(²) FC_{poluant-final} este factorul de conformitate utilizat pentru a determina conformitatea cu limitele de emisii Euro 6 pe parcursul unei perioade de tranziție, luând în considerare incertitudinile tehnice **de măsurare suplimentare** legate de **introducerea** sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS). **Acest factor este exprimat ca 1 + o marjă de incertitudine în măsurare. Până la 30 septembrie 2022, valoarea marjei trebuie să ajungă la zero, iar aplicarea factorului de conformitate trebuie să înceteze.**

(*) **De revizuit în sens descrescător cel puțin o dată pe an pe baza evaluărilor periodice realizate de Centrul Comun de Cercetare.**