



2022/0365(COD)

24.7.2023

AVIZ

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Raportor pentru aviz: Marian-Jean Marinescu

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Standardul Euro 7 se va aplica tuturor autovehiculelor stabilind limite pentru alte emisii decât cele de gaze de eșapament, inclusiv emisiile de particule provenite de la frâne și pneuri, pentru a reduce poluarea aerului cauzată de autovehiculele noi vândute în UE, cu scopul de a îndeplini obiectivul ambițios al Pactului verde european de reducere la zero a poluării. Deși propunerea va contribui în mod semnificativ la îmbunătățirea calității aerului și la obiectivele de mediu ale Uniunii, punerea sa în aplicare va implica, de asemenea, un val de investiții pentru toate categoriile de producători de vehicule (vehicule ușoare și vehicule grele), precum și pentru întreaga industrie a componentelor și a unităților tehnice separate (pneuri și frâne), care le vor fi probabil transferate consumatorilor.

În evaluarea sa a impactului, Comisia Europeană estimează o creștere a prețului unui autoturism cu maximum 150 EUR, în timp ce industria autovehiculelor estimează o creștere a prețului cu 2 000 EUR. Există o discrepanță semnificativă între estimări și în cazul vehiculelor grele. Având în vedere creșterea prețului, se preconizează că peste 250 de milioane de vehicule (vehicule ușoare și vehicule grele) utilizate în prezent în UE vor fi utilizate și după intrarea în vigoare a Euro 7. Pentru aceste vehicule, nu există nicio altă alternativă de reducere a emisiilor de CO₂ decât utilizarea combustibililor alternativi. Cadrul legislativ trebuie să stimuleze industria să investească în cercetarea și dezvoltarea combustibililor alternativi cei mai puțin poluanți și să stimuleze economiile de scară în producția acestor combustibili pentru a asigura cantitatea necesară pentru autoturismele utilizate și accesibilitatea lor.

Totuși, ar trebui subliniat că reducerea emisiilor de CO₂ și celelalte reduceri ale emisiilor (cele stabilite de standardul Euro 7) nu pot fi tratate separat. Acestea sunt conectate, deoarece obiectivul final de politică îl reprezintă atingerea obiectivului stabilit în pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, și anume reducerea cu 55 % a emisiilor de CO₂ până în 2030. Legislația europeană trebuie să se adapteze la această situație; în caz contrar, Europa va fabrica produse depășite din punct de vedere tehnologic și competitiv.

Ținând seama de toate acestea, obiectivul raportului pentru aviz al Comisiei TRAN este de a garanta echilibrul și proporționalitatea între beneficiile de mediu și costurile socioeconomice ale propunerii, pentru a asigura, pe de o parte, standarde ridicate de calitate a aerului pentru cetățenii noștri, dar și, pe de altă parte, posibilitatea industriei europene de a aplica aceste norme într-un interval de timp rezonabil, cu investiții cât mai mici și cu cât mai puține consecințe negative asupra competitivității lor și pentru a preveni creșteri semnificative ale prețurilor care ar limita mobilitatea și posibilitatea unui consumator mediu de a achiziționa un autoturism, precum și pentru a preîntâmpina creșterea prețurilor la transport și alimentarea inflației deja extrem de ridicată în Uniune.

Principalele puncte ale raportului

1. Calendarul

În termen de maximum un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia trebuie să adopte actele de punere în aplicare/actele delegate.

Regulamentul se va aplica la 3 ani de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare

și a actelor delegate corespunzătoare pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M1₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate, cu excepția pneurilor și a frânelor, pentru vehiculele respective și la 5 ani de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate, cu excepția pneurilor și a frânelor, pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O₃, O₄.

2. Metode de testare mai apropiate de standardele Euro 6/VI, bazate pe tehnologii și metodologii consacrate, pentru a asigura punerea în aplicare în timp util.

3. O abordare neutră din punct de vedere tehnologic. Introducerea unei noi categorii de vehicule – „vehicul pe bază de combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂”.

4. Reducerea complexității, a costurilor administrative și de punere în aplicare pentru producători și autorități. Flexibilitate pentru micii și foarte micii producători.

5. Pneurile. Aliniere cu activitatea desfășurată în cadrul Grupului operativ privind abraziunea pneurilor al Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29).

6. Frânele. Metode de testare aliniate cu Forumul mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, reducându-se complexitatea procedurilor.

7. Bateriile. O nouă definiție a „durabilității bateriei” – durabilitatea unei baterii de tracțiune măsurată în funcție de SOCE (starea energiei certificate) și SOCR (starea autonomiei certificate).

9. Senzorii și măsurarea emisiilor. Dispoziție care prevede că măsurile aferente de implicare nu trebuie să ducă la periclitarea siguranței rutiere sau la limitarea mobilității.

10. Cerințele privind durata de viață trebuie impuse numai în cadrul utilizării standard a vehiculului.

AMENDAMENTE

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Piața internă este o zonă în cadrul

PE746.906v03-00

Amendamentul

(1) Piața internă este o zonă în cadrul

4/111

AD\1283674RO.docx

căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, **Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului**⁴³ a introdus un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective.

căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, **prezentul regulament ar trebui să introducă** un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective, **menținând, în același timp, drepturile de mobilitate ale cetățenilor UE, dreptul lor la liberă alegere în ceea ce privește tipul de mașină/motor pe care îl utilizează, precum și accesibilitatea din punct de vedere financiar a autoturismelor personale pentru cetățeni, competitivitatea și locurile de muncă din industrie, păstrând dreptul cetățenilor UE la aer curat și sănătos.**

⁴³ 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).

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Cerințele privind metodologia de testare în cazul procedurilor de omologare de tip pentru vehiculele ușoare pentru pasageri și vehiculele utilitare ușoare și pentru autovehicule și motoare cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele de marfă și autobuze, inclusiv condițiile limită pentru testarea substanțelor deja

reglementate, ar trebui să rămână cele prevăzute în prezent la Regulamentul 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 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor și, respectiv, prevăzute la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehiculele grele (Euro VI) și accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Cerințele privind metodologia de testare în cazul procedurilor de omologare de tip pentru vehiculele ușoare pentru pasageri și vehiculele utilitare ușoare și pentru autovehicule și motoare cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele de marfă și autobuze pentru substanțe noi, totuși metodologia de testare trebuie să fie în concordanță cu Regulamentul 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 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor și, respectiv, prevăzute la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului 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. În vederea acordării de suficient timp producătorilor pentru a dezvolta și a pune în aplicare noua metodologie de testare, se vor prevedea doi ani suplimentari pentru reglementarea noilor substanțe.

Amendamentul 4

Propunere de regulament

Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) ar trebui să rămână armonizate pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, precum și un nivel *ridicat* de protecție a mediului și a sănătății comun în toate statele membre.

Amendamentul

(2) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) ar trebui să rămână armonizate pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, precum și un nivel *ambitios* de protecție a mediului și a sănătății comun în toate statele membre *și a contribui la o calitate mai bună a aerului. Euro 7 ca parte a Planului de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului” ar trebui, de asemenea, să contribuie la tranziția socială și verde pentru a realiza neutralitatea climatică până cel târziu în 2050 (Pactul verde);*

Amendamentul 5

Propunere de regulament

Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) sunt stabilite în prezent în două regulamente care se aplică

Amendamentul

(4) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) sunt stabilite în prezent în două regulamente care se aplică

omologării de tip privind emisiile pentru vehiculele ușoare și, respectiv, pentru vehiculele grele, și anume Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro 6”)⁴⁴ și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro VI”)⁴⁵. ***Motivul existenței a două regulamente a fost acela că emisiile vehiculelor grele au fost verificate pe baza încercărilor ce au vizat motoarele, în timp ce, pentru vehiculele ușoare, baza a constat în încercări ce au vizat întregul vehicul. De atunci, au fost elaborate metodologii care permit încercări atât ale vehiculelor ușoare, cât și ale vehiculelor grele în condiții rutiere. Prin urmare, nu mai este necesar ca omologarea de tip să se bazeze pe încercări ce vizează motorul.***

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

omologării de tip privind emisiile pentru vehiculele ușoare și, respectiv, pentru vehiculele grele, și anume Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro 6”)⁴⁴ și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro VI”)⁴⁵.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

Amendamentul 6

Propunere de regulament
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Cerințele de omologare de tip pentru pneurile nou fabricate C1, C2 și C3 sunt stabilite în Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală. Prin urmare, prezentul regulament completează aceste cerințe tehnice, care ar trebui să reprezinte în continuare baza pentru omologarea de tip a pneurilor noi, cu cerințe privind abraziunea pneurilor.

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Considerentul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Incorporarea cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 într-un singur regulament ar trebui să asigure coerența internă a sistemului de omologări de tip privind emisiile atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru vehiculele grele, permițând în același timp existența unor valori-limită diferite ale emisiilor pentru astfel de vehicule.

(5) Incorporarea cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 într-un singur regulament ar trebui să asigure coerența internă a sistemului de omologări de tip privind emisiile atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru vehiculele grele, permițând în același timp existența unor valori-limită diferite ale emisiilor pentru astfel de vehicule **și menținând aceleași proceduri de testare.**

Amendamentul 8

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) În plus, valorile-limită actuale ale emisiilor au fost adoptate în 2007 pentru vehiculele ușoare, iar pentru vehiculele grele, în 2009. Ambele limite de emisii au fost adoptate pe baza tehnologiei

(6) În plus, valorile-limită actuale ale emisiilor au fost adoptate în 2007 pentru vehiculele ușoare, iar pentru vehiculele grele, în 2009. Ambele limite de emisii au fost adoptate pe baza tehnologiei

disponibile la momentul respectiv. De atunci, tehnologia a avansat, iar nivelul emisiilor atins printr-o combinație de tehnologii actuale este mult mai scăzut decât cel atins cu peste 15 ani în urmă. ***Acest progres tehnologic ar trebui să se reflecte în valorile-limită ale emisiilor bazate pe tehnologia existentă de ultimă generație și pe cunoștințele în materie de control al poluării și pentru toți poluanții relevanți.***

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) De asemenea, este necesar să se reducă complexitatea, costurile administrative și de punere în aplicare pentru producători și autorități și să se asigure punerea în aplicare eficace și eficientă a standardelor de emisii Euro. ***Simplificarea se realizează prin eliminarea datelor de aplicare diferite pentru valorile-limită și încercările existente în cadrul Euro 6 și Euro VI, prin eliminarea încercărilor multiple și complexe privind emisiile în cazul în care astfel de încercări nu sunt necesare, prin trimiterea la standardele din regulamentele ONU existente, după caz, și prin asigurarea unui set raționalizat și coerent de proceduri și încercări pentru diferitele etape ale omologării de tip privind emisiile.***

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 8

disponibile la momentul respectiv. De atunci, tehnologia a avansat, iar nivelul emisiilor atins printr-o combinație de tehnologii actuale este mult mai scăzut decât cel atins cu peste 15 ani în urmă.

Amendamentul

(7) De asemenea, este necesar să se reducă complexitatea, costurile administrative și de punere în aplicare pentru producători și autorități și să se asigure punerea în aplicare eficace și eficientă a standardelor de emisii Euro.

Textul propus de Comisie

(8) Pentru a se asigura că **atât** emisiile **vehiculelor ușoare, cât și cele** ale vehiculelor **grele** sunt limitate în condiții reale, este necesar ca vehiculele să fie supuse încercărilor **în condiții reale de utilizare, cu** un set **minim** de restricții, limite și alte cerințe de conducere, **și nu numai în laborator.**

Amendamentul

(8) Pentru a se asigura că emisiile **de gaze de eșapament** ale vehiculelor **ușoare** sunt limitate în condiții reale, este necesar ca vehiculele să fie supuse încercărilor **prin raportare la** un set de restricții, limite și alte cerințe de conducere **reprezentativ din punct de vedere statistic și imparțial.**

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Performanța RDE se indică prin încercarea vehiculelor pe drum în circumstanțele de conducere, în condițiile și la sarcinile utile normale. Încercarea RDE este reprezentativă pentru vehiculele conduse pe traseele lor reale de pe drumurile publice și la sarcina lor normală. Pentru rezultatul la încercarea de verificare a conformității vehiculului nu se ia în considerare performanța în materie de emisii din timpul condusului nereprezentativ și distorsionat.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9) **Precizia echipamentelor portabile de măsurare a emisiilor utilizate pentru măsurarea emisiilor vehiculelor utilizate pe șosea s-a îmbunătățit semnificativ de la introducerea lor. Prin urmare, este oportun ca limitele de emisii să se bazeze pe astfel de măsurători în circulație și,**

eliminat

prin urmare, încercările în condiții rutiere nu mai necesită utilizarea unor factori de conformitate.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 prevăd obligația ca vehiculele să respecte valorile-limită ale emisiilor pentru o anumită perioadă de timp, care nu mai corespunde duratei de viață medii a vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stabilească cerințe de durabilitate care să reflecte durata de viață medie preconizată a vehiculelor în Uniune.

Amendamentul

(10) Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 prevăd obligația ca vehiculele să respecte valorile-limită ale emisiilor pentru o anumită perioadă de timp, care nu mai corespunde duratei de viață medii a vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stabilească cerințe de durabilitate care să reflecte durata de viață medie preconizată a vehiculelor **și utilizarea lor standard** în Uniune.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) În prezent, la nivel mondial, există tehnologii disponibile și utilizate pe scară largă care limitează emisiile evaporative ale compușilor organici volatili în timpul utilizării, **staționării și realimentării** unui vehicul **cu benzină**. Prin urmare, este oportun să se stabilească valorile-limită ale emisiilor pentru astfel de compuși organici volatili la un nivel mai scăzut și să se introducă valori-limită ale emisiilor pentru faza de realimentare.

Amendamentul

(11) În prezent, la nivel mondial, există tehnologii disponibile și utilizate pe scară largă care limitează emisiile evaporative ale compușilor organici volatili în timpul utilizării și **staționării** unui vehicul. Prin urmare, este oportun să se stabilească valorile-limită ale emisiilor pentru astfel de compuși organici volatili la un nivel mai scăzut și să se introducă valori-limită ale emisiilor pentru faza de realimentare.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Alte emisii decât cele de gaze de eşapament constau în particule emise de pneurile și frânele vehiculelor. Se estimează că emisiile generate de pneuri reprezintă cea mai mare sursă de microplastice pentru mediu. După cum se arată în evaluarea impactului, se preconizează că, până în 2050, alte emisii decât cele de gaze de eşapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eşapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eşapament ar trebui măsurate și limitate. Comisia ar trebui să pregătească un raport privind abraziunea pneurilor până la sfârșitul anului 2024 pentru a revizui metodele de măsurare și stadiul actual al tehnologiei, pentru a propune valori-limită ale abraziunii pneurilor.

Amendamentul

(12) Alte emisii decât cele de gaze de eşapament constau în particule emise de pneurile și frânele vehiculelor. Se estimează că emisiile generate de pneuri reprezintă cea mai mare sursă de microplastice pentru mediu. După cum se arată în evaluarea impactului, se preconizează că, până în 2050, alte emisii decât cele de gaze de eşapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eşapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eşapament ar trebui măsurate și limitate. Comisia ar trebui să pregătească un raport privind abraziunea pneurilor până la sfârșitul anului 2024 pentru a revizui metodele de măsurare și stadiul actual al tehnologiei, pentru a propune valori-limită ale abraziunii pneurilor **în conformitate cu activitatea desfășurată în cadrul Grupului operativ privind abraziunea pneurilor al Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29)**.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ reglementează indicatorii de schimbare a treptei de viteză (gear shift indicators – GSI), al căror scop principal este de a reduce la minimum consumul de combustibil al unui vehicul atunci când un conducător auto urmează indicațiile acestuia. Cu toate acestea, cerințele privind emisiile de poluanți în condiții reale de

Amendamentul

(13) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ reglementează indicatorii de schimbare a treptei de viteză (gear shift indicators – GSI), al căror scop principal este de a reduce la minimum consumul de combustibil al unui vehicul atunci când un conducător auto urmează indicațiile acestuia. Cu toate acestea, cerințele privind emisiile de poluanți în condiții reale de

utilizare, inclusiv atunci când se urmează GSI, ar trebui abordate în prezentul regulament.

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisie (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

utilizare, inclusiv atunci când se urmează GSI, ar trebui abordate în prezentul regulament, ***pentru a nu stigmatiza conducătorii auto în legătură cu modul lor de conducere, cu tipul motorului sau al cutiei de viteze a vehiculului lor și nici în legătură cu vechimea vehiculului.***

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisie (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

Amendamentul

(13a) Pentru a permite producătorilor să respecte valorile-limită de emisii în contextul procedurilor de testare, criteriile de conformitate ar trebui să fie introduse de Comisie 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 stabilit pentru o perioadă de tranziție și ar trebui să includă o marjă care să exprime incertitudinea suplimentară de măsurare. 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. Factorul de conformitate ar trebui redus treptat, iar aplicarea sa ar trebui să înceteze până în 2035.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Vehiculele cu baterii de tracțiune, inclusiv vehiculele hibride reîncărcabile și vehiculele electrice pe bază de baterii, contribuie la decarbonizarea sectorului transportului rutier. Pentru a câștiga și a spori încrederea consumatorilor în astfel de vehicule, acestea ar trebui să fie performante și durabile. Prin urmare, este important să se solicite ca bateriile de tracțiune să-și păstreze o bună parte din capacitatea inițială după mulți ani de utilizare. Acest lucru este deosebit de important pentru cumpărătorii de vehicule electrice de ocazie, pentru a se asigura că vehiculul va continua să funcționeze conform așteptărilor. Prin urmare, ar trebui să se prevadă obligația ca toate vehiculele care utilizează baterii de tracțiune să fie dotate cu dispozitive de monitorizare a stării *de sănătate* a bateriei. În plus, ar trebui introduse cerințe minime de

Amendamentul

(14) Vehiculele cu baterii de tracțiune, inclusiv vehiculele hibride reîncărcabile și vehiculele electrice pe bază de baterii, contribuie la decarbonizarea sectorului transportului rutier. Pentru a câștiga și a spori încrederea consumatorilor în astfel de vehicule, acestea ar trebui să fie performante și durabile. Prin urmare, este important să se solicite ca bateriile de tracțiune să-și păstreze o bună parte din capacitatea inițială după mulți ani de utilizare. Acest lucru este deosebit de important pentru cumpărătorii de vehicule electrice de ocazie, pentru a se asigura că vehiculul va continua să funcționeze conform așteptărilor. Prin urmare, ar trebui să se prevadă obligația ca toate vehiculele care utilizează baterii de tracțiune să fie dotate cu dispozitive de monitorizare a stării *energiei certificate (SOCE) și a stării autonomiei certificate (SOCR) ale*

performanță **pentru durabilitatea bateriilor autoturismelor**, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU⁴⁷.

bateriei. În plus, ar trebui introduse cerințe minime de performanță, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU⁴⁷. **De asemenea, ar trebui să se prevadă scheme europene de sprijin pentru cercetarea și producția de baterii care utilizează tehnologii mai puțin poluante.**

⁴⁷ Regulamentul tehnic mondial al Organizației Națiunilor Unite privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor electrice, RTM ONU 22.

⁴⁷ Regulamentul tehnic mondial al Organizației Națiunilor Unite privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor electrice, RTM ONU 22.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Intervenția neautorizată asupra vehiculelor pentru a îndepărta sau a dezactiva părți ale sistemelor de control al poluării este o problemă bine-cunoscută. O astfel de practică conduce la emisii necontrolate și ar trebui prevenită. Intervenția neautorizată asupra odometrului duce la afișarea unui kilometraj fals și împiedică controlul corect al vehiculului în circulație. **Prin urmare, este extrem de important să se garanteze cea mai înaltă protecție posibilă a acestor sisteme, însoțită de certificate de securitate și de o protecție adecvată împotriva intervențiilor neautorizate, pentru a se asigura că nu pot avea loc astfel de intervenții nici asupra sistemelor de control al poluării, nici asupra odometrului vehiculului.**

Amendamentul

(15) Intervenția neautorizată asupra vehiculelor pentru a îndepărta sau a dezactiva părți ale sistemelor de control al poluării este o problemă bine-cunoscută. O astfel de practică conduce la emisii necontrolate și ar trebui prevenită **prin acțiuni de împiedicare a publicității, vânzării și instalării dispozitivelor de intervenții neautorizate.** Intervenția neautorizată asupra odometrului duce la afișarea unui kilometraj fals și împiedică controlul corect al vehiculului în circulație, **astfel încât statele membre ar trebui să urmeze exemplul altor state membre și să introducă măsuri de înregistrare a kilometrajului vehiculului atunci când acesta ajunge în service sau în cadrul inspecțiilor tehnice periodice. Prin urmare, este important ca vehiculele noi să fie proiectate cu o protecție adecvată a securității acestor sisteme. De asemenea, trebuie să se prevadă un sistem eficient de sancțiuni pentru producătorii de autoturisme care produc și/sau utilizează sisteme de control, diagnosticare și monitorizare care modifică rezultatele**

pentru a se conforma cu prezentul regulament.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați în prezent pentru a detecta anomaliile privind emisiile și a declanșa reparațiile aferente prin intermediul sistemului de diagnosticare la bord (on-board diagnostic – OBD). ***Cu toate acestea, sistemul OBD utilizat în prezent nu detectează cu precizie sau cu promptitudine defecțiunile și nici nu forțează suficient și prompt efectuarea de reparații. Prin urmare, este posibil ca vehiculele să genereze emisii mai mari decât cele autorizate.*** Senzorii utilizați până în prezent pentru OBD pot fi, de asemenea, utilizați pentru a monitoriza și controla ***în mod continuu*** comportamentul vehiculelor în ceea ce privește emisiile, ***prin intermediul unui sistem de monitorizare la bord (on-board monitoring – OBM).*** De asemenea, ***sistemul OBM îl va avertiza pe utilizator să efectueze reparații la motor sau la sistemele de control al poluării atunci când acestea sunt necesare. Prin urmare, este oportun să se solicite instalarea unui astfel de sistem și să se reglementeze cerințele sale tehnice.***

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Producătorii pot alege să producă

Amendamentul

(16) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați în prezent pentru a detecta anomaliile privind emisiile și a declanșa reparațiile aferente prin intermediul sistemului de diagnosticare la bord (on-board diagnostic – OBD) ***și al indicatorului de defecțiuni de la bord (MI).*** ***Cu toate acestea, este posibil ca vehiculele să genereze emisii mai mari decât cele autorizate, în funcție de cât timp le ia conducătorilor auto sau operatorilor până dau curs avertizării OBD și MI. Unii dintre senzorii utilizați până în prezent pentru OBD pot fi, de asemenea, utilizați pentru a monitoriza și controla comportamentul vehiculelor în ceea ce privește emisiile și pot contribui la îmbunătățirea funcționalităților OBD. Măsurile de implicare prevăzute de aceste sisteme nu trebuie să ducă la punerea în pericol a siguranței rutiere sau la limitarea mobilității.***

(17) Producătorii pot alege să producă

vehicule care respectă **valori-limită ale emisiilor mai scăzute sau o durabilitate a bateriilor mai bună decât cea prevăzută în prezentul regulament** sau care **includ opțiuni avansate, inclusiv de geofencing și controale adaptive**. Consumatorii și autoritățile naționale ar trebui să poată identifica astfel de vehicule prin intermediul unei documentații adecvate. Prin urmare, ar trebui pus la dispoziție un pașaport de mediu pentru vehicule (environmental vehicle passport – EVP).

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) **În cazul în care Comisia prezintă o propunere de înmatriculare după 2035 a vehiculelor ușoare** noi care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ **care nu intră în domeniul de aplicare al standardelor pentru vehicule cu emisii de CO₂ și în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică, prezentul regulament va trebui modificat pentru a include posibilitatea omologării de tip a unor astfel de vehicule.**

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) Emisiile provenite de la vehiculele vândute de micii producători constituie o parte nesemnificativă a emisiilor din Uniune. Prin urmare, poate fi permisă o anumită flexibilitate în ceea ce privește

vehicule care respectă **combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂** sau care **au o eficiență WLTP ridicată**. Consumatorii și autoritățile naționale ar trebui să poată identifica astfel de vehicule prin intermediul unei documentații adecvate. Prin urmare, ar trebui pus la dispoziție un pașaport de mediu pentru vehicule (environmental vehicle passport – EVP).

Amendamentul

(18) **Prezentul regulament ar trebui să prevadă acordarea omologării de tip pentru vehiculele ușoare și grele** noi care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂. **Ar trebui stabilită o categorie specifică de vehicule pentru omologarea de tip. Astfel de vehicule care utilizează motoare cu ardere internă ar trebui să fie eligibile pentru înmatriculare chiar și după 2035, pentru a permite o abordare strict neutră din punct de vedere tehnologic.**

unele dintre cerințele pentru astfel de producători. Prin urmare, micii producători ar trebui să poată înlocui anumite încercări în timpul omologării de tip cu declarații de conformitate, în timp ce foarte micilor producători ar trebui să li se permită să utilizeze încercări de laborator **bazate pe cicluri aleatorii de conducere în condiții reale.**

unele dintre cerințele pentru astfel de producători. Prin urmare, micii producători ar trebui să poată înlocui anumite încercări în timpul omologării de tip cu declarații de conformitate, în timp ce foarte micilor producători ar trebui să li se permită să utilizeze încercări de laborator, **în conformitate cu procedurile de testare din prezentul regulament. În legătură cu ceea ce este necesar în ceea ce privește reglementările privind emisiile de CO₂, se amână aplicarea prezentului regulament în cazul producătorilor mici și ultra mici, aceasta fiind valabilă numai la 6 ani de la adoptarea legislației secundare relevante.**

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește obligațiile producătorilor ca parte a omologării de tip și a procedurilor, încercărilor și metodologiilor care trebuie aplicate pentru declarația de conformitate, controlul conformității producției, verificarea conformității în funcționare și pașaportul de mediu al vehiculului (EVP); opțiunile și denumirile vehiculelor; cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de durabilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și capacitățile de înregistrare și comunicare ale sistemelor OBM, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al inspecțiilor tehnice auto; cerințele și informațiile care trebuie furnizate de producătorii de vehicule construite în mai multe etape, precum și procedurile de determinare a valorii emisiilor de CO₂ pentru aceste vehicule construite în mai

Amendamentul

(21) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește obligațiile producătorilor ca parte a omologării de tip și a procedurilor, încercărilor și metodologiilor care trebuie aplicate pentru declarația de conformitate, controlul conformității producției, verificarea conformității în funcționare și pașaportul de mediu al vehiculului (EVP); opțiunile și denumirile vehiculelor; cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de durabilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și capacitățile de înregistrare și comunicare ale sistemelor OBM, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al inspecțiilor tehnice auto; cerințele și informațiile care trebuie furnizate de producătorii de vehicule construite în mai multe etape, precum și procedurile de determinare a valorii emisiilor de CO₂ pentru aceste vehicule construite în mai

multe etape; elementele tehnice, cerințele administrative și de documentare pentru omologarea de tip privind emisiile, verificări și inspecții și verificări de supraveghere a pieței, precum și obligațiile de raportare, verificarea conformității în funcționare și a conformității producției; metodele și încercările pentru **(i)** măsurarea emisiilor de gaze de eșapament în laborator și în circulație, inclusiv ciclurile de încercare RDE aleatorii **și în scenariile cele mai pesimiste**, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și a emisiilor la ralanti, **(ii)** determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, **(iii)** furnizarea de specificații pentru indicatorul de schimbare a treptei de viteză (GSI) **(iv)** determinarea impactului remorcilor de tip O₃, O₄ asupra emisiilor de CO₂, consumul de combustibil și energie, autonomia electrică și puterea motorului unui autovehicul, **(iv)** măsurarea emisiilor de carter, a emisiilor evaporative, a emisiilor la frânare, **(v)** evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor, **(vi)** evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; pragurile de conformitate și cerințele de performanță, precum și **(vii)** încercările și metodele de asigurare a **performanței** senzorilor (OBD și OBM); **(viii)** metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate; specificarea și caracteristicile sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a conducătorului auto și evaluarea funcționării corecte a acestora; **(ix)** metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării; **(x)** metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; **(xi)** metodele de evaluare a funcționării corecte

multe etape; elementele tehnice, cerințele administrative și de documentare pentru omologarea de tip privind emisiile, verificări și inspecții și verificări de supraveghere a pieței, precum și obligațiile de raportare, verificarea conformității în funcționare și a conformității producției; metodele și încercările pentru măsurarea emisiilor de gaze de eșapament în laborator și în circulație, inclusiv ciclurile de încercare RDE aleatorii, **dar relevante din punct de vedere statistic**, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și a emisiilor la ralanti, **(ii)** determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, **(iii)** furnizarea de specificații pentru indicatorul de schimbare a treptei de viteză (GSI) **(iv)** determinarea impactului remorcilor de tip O₃, O₄ asupra emisiilor de CO₂, consumul de combustibil și energie, autonomia electrică și puterea motorului unui autovehicul, **(iv)** măsurarea emisiilor de carter, a emisiilor evaporative **și a emisiilor la frânare în conformitate cu prevederile Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele**, **(v)** evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor **în conformitate cu prevederile Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele**, **(vi)** evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; pragurile de conformitate și cerințele de performanță, precum și **(vii)** încercările și metodele de asigurare a **funcționării corespunzătoare a** senzorilor (OBD și OBM); **(viii)** metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate; specificarea și caracteristicile sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a conducătorului auto și evaluarea funcționării corecte a acestora; **(ix)** metodele de evaluare a funcționării

a tipurilor aprobate în temeiul desemnărilor EURO7 specifice; (xii) criteriile pentru omologarea de tip privind emisiile pentru micii și foarte micii producători; (xiii) verificările și procedurile de încercare pentru vehiculele completate; (xiv) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare; (xv) specificarea combustibililor de referință și (xvi) metodele de evaluare a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare; (xvii) de măsurare a abraziunii pneurilor, precum și (xviii) formatul EVP, datele și metoda de comunicare a datelor EVP. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁰.

corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării; (x) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; (xi) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor aprobate în temeiul desemnărilor EURO7 specifice; (xii) criteriile pentru omologarea de tip privind emisiile pentru micii și foarte micii producători; (xiii) verificările și procedurile de încercare pentru vehiculele completate; (xiv) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare; (xv) specificarea combustibililor de referință și (xvi) metodele de evaluare a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare; (xvii) de măsurare a abraziunii pneurilor **în conformitate cu Forumul mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele**, precum și (xviii) formatul EVP, datele și metoda de comunicare a datelor EVP, **precum și (xix) măsuri pentru a clarifica ce testări ar trebui să realizeze producătorii, statele membre, părțile terțe/Comisia pentru omologarea de tip inițială, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței**. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁰. **Comisia ar trebui să adopte actele prevăzute la prezentul alineat în termen de cel mult un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau a prevederilor Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele.**

⁵⁰ 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

⁵⁰ 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).

executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește condițiile de încercare pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra **vehiculelor**, frânelor sau pneurilor Euro 7; **cerințele** de încercare, **în special** ținând seama de progresul tehnic și de datele colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7; **introducerea de opțiuni și desemnări ale vehiculelor bazate pe tehnologii inovatoare** pentru **producători**, **dar și** stabilirea unor valori-limită ale emisiilor de particule la frânare și a unor valori-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri, **precum și a unor cerințe minime de performanță pentru baterii și multiplicatori de durabilitate pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7 și stabilirea de definiții și norme speciale** pentru **micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃**. 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 2016⁵¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate

Amendamentul

(22) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește condițiile de încercare pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra frânelor sau pneurilor Euro 7; **aplicarea cerințelor** de încercare, ținând seama de progresul tehnic și de datele colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7, **dar numai** pentru **a reduce complexitatea procedurilor**; stabilirea unor valori-limită ale emisiilor de particule la frânare și a unor valori-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri, **în conformitate cu metoda de testare și cu valorile-limită elaborate în cadrul WP29 al ONU**, **precum și a unor cerințe minime de performanță** pentru **baterii**. 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 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. **Comisia ar**

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.

⁵¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

trebui să adopte actele prevăzute la prezentul considerent în termen de cel mult un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau a prevederilor Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele.

⁵¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Din motive de claritate, coerență logică și simplificare, întrucât normele privind omologarea de tip a autovehiculelor și motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective în ceea ce privește emisiile sunt actualizate și cuprinse în prezentul regulament, Regulamentele (CE) nr. 595/2009 și (CE) nr. 715/2007 existente ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.

Amendamentul

(23) Din motive de claritate, coerență logică și simplificare, întrucât normele privind omologarea de tip a autovehiculelor și motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective în ceea ce privește emisiile sunt actualizate și cuprinse în prezentul regulament, Regulamentele (CE) nr. 595/2009 și (CE) nr. 715/2007 existente ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament, ***cu excepția anexelor relevante la procedurile de testare.***

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(25) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale de omologare de tip și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin prezentul regulament. Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată. În timp ce,

Amendamentul

(25) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale de omologare de tip și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin prezentul regulament. Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată. În timp ce,

pentru vehiculele ușoare, data aplicării ar trebui să survină **cât mai curând posibil din punct de vedere tehnic**, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată cu doi ani, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero va fi mai lungă pentru vehiculele grele.

pentru vehiculele ușoare, data aplicării ar trebui să survină **la trei ani de la data intrării în vigoare a legislației secundare**, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată cu doi ani, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero **și scăzute** va fi mai lungă pentru vehiculele grele.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25a) În lumina dispozițiilor prezentului regulament, este crucial să se ia în considerare efectul asupra comportamentului consumatorilor și a capacității acestora de a achiziționa vehicule ușoare și grele noi produse în UE. Este extrem de important să se faciliteze accesul la mobilitate abordabilă ca preț și să se limiteze eventualul impact viitor negativ asupra ocupării forței de muncă în sectorul autovehiculelor. Costurile de conformare la reglementări și costurile de ajustare nu ar trebui să fie absorbite de consumatorul final post factum și nu ar trebui să pericliteze competitivitatea industriei auto europene.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(26) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoriile M și N și a sistemelor, componentelor și unităților

(26) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoriile M și N și a sistemelor, componentelor și unităților

tehnice separate, precum și privind supravegherea pieței acestor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, în ceea ce privește emisiile, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește cadrul necesar pentru atingerea acestor obiective,

tehnice separate, precum și privind supravegherea pieței acestor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, în ceea ce privește emisiile, ***precum și urmărirea unor niveluri înalte de protecție a mediului și a sănătății***, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește cadrul necesar pentru atingerea acestor obiective,

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Cerințele tehnice și dispozițiile administrative stabilite prin prezentul regulament pentru omologarea de tip în ceea ce privește emisiile și pentru supravegherea pieței pneurilor nou fabricate trebuie avute în vedere împreună cu cerințele tehnice și dispozițiile administrative referitoare la pneuri din Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală.

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Prezentul regulament nu se aplică

cerințelor referitoare la condițiile și procedurile de testare pentru substanțele deja reglementate, pentru procedurile de omologare de tip pentru vehiculele ușoare, vehiculele ușoare comerciale, vehiculele cu motor și motoare, precum și pentru vehiculele grele de mărfuri și autobuze se aplică independent Regulamentul (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 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului 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.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Prezentul regulament stabilește norme pentru cerințele metodologiei de testare referitoare la substanțele nou reglementate în cazul procedurilor de omologare de tip pentru vehiculele ușoare pentru pasageri și vehiculele utilitare ușoare și pentru autovehicule și motoare în ceea ce privește emisiile provenite de la vehicule grele de marfă și autobuze. Această metodologie este în concordanță și extinde doar Regulamentul (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 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului 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 toate actele conexe de implementare și delegate.

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 2

Textul propus de Comisie

2. „omologare de tip inițială privind emisiile” sau „IETA” (initial emission type approval) înseamnă prima fază a unei proceduri de omologare de tip privind emisiile înainte de acordarea certificatului de omologare de tip privind emisiile de către autorități și înainte ca vehiculele să fie date în exploatare;

Amendamentul

2. „omologare de tip inițială privind emisiile” sau „IETA” (initial emission type approval) înseamnă prima fază a unei proceduri de omologare de tip privind emisiile înainte de acordarea certificatului de omologare de tip privind emisiile de către autorități și înainte ca vehiculele, **componentele și unitățile tehnice separate** să fie date în exploatare;

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 4

Textul propus de Comisie

4. „conformitate în funcționare” sau „ISC” (in-service conformity) înseamnă activitățile desfășurate asupra vehiculelor în circulație cu scopul de a verifica cerințele de durabilitate stabilite în prezentul regulament;

Amendamentul

4. „conformitate în funcționare” sau „ISC” (in-service conformity) înseamnă **în contextul prezentului regulament** activitățile desfășurate asupra vehiculelor în circulație cu scopul de a verifica cerințele de durabilitate stabilite în prezentul regulament;

Amendamentul 35

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 7

Textul propus de Comisie

7. „emisii de gaze de eșapament” înseamnă emisiile de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului care prezintă toate caracteristicile enumerate în continuare: emisii de CO₂, gazoase, solide, **lichide** și de gaze de carter;

Amendamentul

7. „emisii de gaze de eșapament” înseamnă emisiile de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului care prezintă toate caracteristicile enumerate în continuare: emisii de CO₂, gazoase, solide și de gaze de carter;

Amendamentul 36

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 10

Textul propus de Comisie

10. „oxizi de azot” sau „NOx” înseamnă suma **oxizilor** de **azot emiși** de țeava de evacuare;

Amendamentul

10. „oxizi de azot” sau „NOx” înseamnă suma **emisiilor** de **NO și NO₂** de **la** țeava de evacuare;

Amendamentul 37

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 11

Textul propus de Comisie

11. „particule în suspensie” sau „PM” (particulate matter) înseamnă orice material emis de țeava de evacuare sau de frâne și colectat pe un mediu filtrant;

Amendamentul

11. „particule în suspensie” sau „PM” (particulate matter) înseamnă orice material emis de țeava de evacuare sau de frâne și colectat pe un mediu filtrant **în conformitate cu procedura descrisă în prezentul regulament**;

Amendamentul 38

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 14

Textul propus de Comisie

14. „număr de particule **mai mari** de 10 nm” sau „PN₁₀” înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne **cu un diametru mai mare sau egal cu 10 nm**;

Amendamentul

14. „număr de particule de 10 nm” sau „PN₁₀” înseamnă numărul total de particule solide **cu o valoare-prag nominală de 10 nm** emise de țeava de evacuare sau de frâne, **măsurat în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament**;

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 17

Textul propus de Comisie

17. „hidrocarburi totale” sau „THC” (total hydrocarbons) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare;

Amendamentul

17. „hidrocarburi totale” sau „THC” (total hydrocarbons) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare, **măsurat în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament**;

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 18

Textul propus de Comisie

18. „hidrocarburi nemetanice” sau „**NHMC**” (non-methane hydrocarbons) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare, cu excepția metanului;

Amendamentul

18. „hidrocarburi nemetanice” sau „**NMHC**” (non-methane hydrocarbons) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare, cu excepția metanului;

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 24

Textul propus de Comisie

24. „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat pentru

Amendamentul

24. „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat pentru

determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice la vehiculele grele; „**consum de energie**” înseamnă consumul de energie electrică de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;

determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice la vehiculele grele;

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 24 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

24a. „consum de energie” înseamnă consumul de energie electrică de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 28

Textul propus de Comisie

Amendamentul

28. „emisii de particule la frânare” înseamnă particulele emise de sistemul de frânare al unui vehicul;

28. „emisii de particule la frânare” sunt definite în conformitate cu WFHVR a ONU;

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 29

Textul propus de Comisie

Amendamentul

29. „abraziune a pneului” înseamnă masa materialului pierdut din pneu din cauza procesului de abraziune și emis în mediu;

29. „abraziune a pneului” este definită în conformitate cu WFHVR a ONU;

Amendamentul 45

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 34

Textul propus de Comisie

34. „sisteme de origine pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme în cazul cărora se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv;

Amendamentul

34. „sisteme de origine pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme în cazul cărora se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv **și care este instalat pe vehicul la momentul primei înmatriculări;**

Amendamentul 46

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 36

Textul propus de Comisie

36. **„funcție de control adaptiv” înseamnă un sistem care reglează motorul, sistemele pentru controlul poluării sau alți parametri ai vehiculului cu scopul de a îmbunătăți consumul de combustibil sau de energie și eficacitatea sistemului pentru controlul poluării pe baza utilizării preconizate a vehiculului;**

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 47

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 37

Textul propus de Comisie

37. „sistem de diagnosticare la bord” sau „OBD” (on-board diagnostic system) înseamnă un sistem care **poate genera informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD), astfel cum este definit la articolul 3 punctul 49 din Regulamentul (UE) 2018/858**, și care este capabil să comunice aceste informații prin portul OBD și **wireless**;

Amendamentul

37. „sistem de diagnosticare la bord” sau „OBD” (on-board diagnostic system) înseamnă, **în contextul prezentului regulament**, un sistem **de la bordul vehiculului care are capacitatea de a detecta funcționarea defectuoasă a sistemelor monitorizate de control al emisiilor, identificând zona probabilă a unei funcționări defectuoase prin**

intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria calculatorului și semnalând apariția sa printr-un sistem de alertă și care este capabil să comunice aceste informații prin portul OBD în scopul inspecțiilor și controalelor tehnice și în scopul procedurilor de implicare;

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 38

Textul propus de Comisie

38. „sistem de monitorizare la bord” sau „OBM” (on-board monitoring system) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate să *detecteze fie depășirile valorilor-limită ale emisiilor, fie atunci când un vehicul se află în modul cu emisii zero, dacă este cazul, și să indice apariția unor astfel de depășiri prin intermediul informațiilor stocate în vehicul* și să comunice aceste informații prin portul OBD și *wireless*;

Amendamentul

38. „sistem de monitorizare la bord” sau „OBM” (on-board monitoring system) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate să *monitorizeze emisiile ținând seama de toleranța de măsurare aferentă OBM* și să comunice aceste informații prin portul OBD și *în scopul inspecțiilor și controalelor tehnice*;

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 39

Textul propus de Comisie

39. „dispozitiv de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie” sau „dispozitiv OBFCM” (on-board fuel and energy consumption monitoring) înseamnă orice componentă software sau hardware care detectează și utilizează parametri asociați cu vehiculul, motorul, combustibilul sau energia electrică și parametri de sarcină utilă/masă, pentru a determina, a stoca în vehicul datele privind consumul de combustibil și de energie și alți parametri relevanți pentru determinarea

Amendamentul

39. „dispozitiv de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie” sau „dispozitiv OBFCM” (on-board fuel and energy consumption monitoring) înseamnă orice componentă software sau hardware care detectează și utilizează parametri asociați cu vehiculul, motorul, combustibilul sau energia electrică și parametri de sarcină utilă/masă, pentru a determina, a stoca în vehicul datele privind consumul de combustibil și de energie și alți parametri relevanți pentru determinarea

consumului de combustibil sau de energie și a eficienței energetice a vehiculului;

consumului de combustibil sau de energie și a eficienței energetice a vehiculului, *precum și în scopul inspecțiilor tehnice auto;*

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

39a. *„măsuri de implicare” înseamnă toate măsurile ulterioare unor depășiri repetate ale emisiilor monitorizate de sistemul OBM; aceste măsuri includ sistemul de avertizare a conducătorului auto, autocorectarea emisiilor, furnizarea de informații autorității responsabile cu inspecțiile tehnice, dar nu trebuie să includă măsuri care pun în pericol siguranța rutieră sau limitează mobilitatea;*

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 42

Textul propus de Comisie

Amendamentul

42. „emisii generate în condiții reale de conducere” sau „RDE” (real driving emissions) înseamnă emisiile unui vehicul în condiții normale de conducere și în **condiții** extinse, astfel cum se specifică în **tabelele 1 și 2 din anexa III**;

42. „emisii generate în condiții reale de conducere” sau „RDE” (real driving emissions) înseamnă emisiile unui vehicul în condiții normale de conducere și în **cel mult una dintre condițiile** extinse **în același timp**, astfel cum se specifică în **anexele relevante la Regulamentul (UE) 2017/1151 și la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (UE) 595/2009**;

Amendamentul 52

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 57 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

57a. „vehicul pe bază de combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂” sau „CNCEV” înseamnă un vehicul ușor sau greu echipat cu un motor cu ardere care funcționează exclusiv cu combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂.

Amendamentul 53

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 57 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

57b. „Combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂” înseamnă toți combustibilii care realizează un echilibru între emisiile de CO₂ pe durata ciclului de viață și eliminarea acestora și, prin urmare, nu generează emisii nete de gaze cu efect de seră sau amprentă de carbon și care respectă principiul inovării, neutralitatea tehnologică și criteriile de durabilitate prevăzute în Directiva 2018/2001 și în actele delegate aferente.

Amendamentul 54

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 57 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

57c. „factor de corecție în funcție de carbon (CCF)” înseamnă un factor care aplică o corecție emisiilor de CO₂ la țeava de evacuare pentru evaluarea conformității, pentru a reflecta intensitatea emisiilor de GES și ponderea

combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂;

Amendamentul 55

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 58

Textul propus de Comisie

58. *„tehnologii de tip geofencing (geoperimetru)” înseamnă tehnologii care nu permit unui vehicul hibrid să funcționeze pe baza utilizării motorului cu ardere internă (și anume pentru a permite un mod cu emisii zero) atunci când este condus în interiorul unei zone geografice specifice;*

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 61

Textul propus de Comisie

61. *„putere la roată” înseamnă puterea măsurată la roțile unui vehicul și utilizată pentru propulsia acestuia;*

Amendamentul

61. *„putere la roată” înseamnă puterea stabilită în conformitate cu prezentul regulament, care se transmite la discurile roților unui vehicul și este utilizată pentru propulsia acestuia;*

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 62

Textul propus de Comisie

62. *„raport putere-masă” este raportul dintre puterea nominală și masa vehiculului în stare de funcționare;*

Amendamentul

62. *„raport putere-masă” este raportul dintre puterea nominală și masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, astfel cum este definită în anexa II la Regulamentul (UE) 2021/535;*

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 67

Textul propus de Comisie

67. „autonomie cu emisii zero” înseamnă distanța maximă pe care un vehicul cu emisii zero *o poate parcurge* până la epuizarea bateriei de tracțiune sau a rezervorului de combustibil, care, pentru PEV, corespunde autonomiei electrice;

Amendamentul

67. „autonomie cu emisii zero” înseamnă distanța maximă pe care un vehicul *o poate parcurge în modul* cu emisii zero, până la epuizarea bateriei de tracțiune sau a rezervorului de combustibil, care, pentru PEV, corespunde autonomiei electrice;

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 69

Textul propus de Comisie

69. „durabilitate a bateriei” înseamnă durabilitatea bateriei de tracțiune măsurată în funcție de starea *sa* de *sănătate*;

Amendamentul

69. „durabilitate a bateriei *în interiorul vehiculului*” înseamnă durabilitatea bateriei de tracțiune măsurată în funcție de starea *energiei certificate (SOCE) și de starea autonomiei certificate (SOCR)*;

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 70

Textul propus de Comisie

70. „*stare de sănătate*” sau „*SOH*” (*state of health*) înseamnă starea măsurată sau estimată a unui indicator de performanță specific al unui vehicul sau al unei baterii de tracțiune într-un anumit punct al duratei sale de viață, exprimată ca procent din performanța care a fost determinată atunci când a fost certificată sau nouă;

Amendamentul

70. „*starea autonomiei certificate*” sau „*SOCR*” și „*starea energiei certificate*” sau „*SOCE*” înseamnă starea măsurată sau estimată a unui indicator de performanță specific al unui vehicul (*autonomie electrică*) sau al unei baterii de tracțiune (*energie*) într-un anumit punct al duratei sale de viață, exprimată ca procent din performanța care a fost determinată atunci când a fost certificată sau nouă;

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 71

Textul propus de Comisie

71. „pașaport de mediu al vehiculului” sau „EVP” (environmental vehicle passport) înseamnă o înregistrare pe suport de hârtie și în format digital care conține informații privind performanța de mediu a unui vehicul la momentul înmatriculării, **inclusiv** nivelul limitelor emisiilor de poluanți, emisiile de CO₂, consumul de combustibil, consumul de energie, autonomia electrică și puterea motorului, precum și durabilitatea bateriei și alte valori conexe;

Amendamentul

71. „pașaport de mediu al vehiculului” sau „EVP” (environmental vehicle passport) înseamnă o înregistrare pe suport de hârtie și în format digital **actualizată** care conține informații privind performanța de mediu a unui vehicul la momentul înmatriculării **și de-a lungul întregii durate de viață a acestuia. EVP include** nivelul limitelor emisiilor de poluanți, emisiile de CO₂ **în timpul conducerii**, consumul de combustibil, consumul de energie, autonomia electrică și puterea motorului, precum și durabilitatea **și starea de sănătate a** bateriei și alte valori conexe;

Amendamentul 62

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 75

Textul propus de Comisie

75. „declarație de conformitate” înseamnă o declarație a producătorului conform căreia un anumit tip sau grup de vehicule, componente sau unități tehnice separate este în conformitate cu cerințele prezentului regulament;

Amendamentul

75. (Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 63

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 75 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

75a. „utilizare standard” înseamnă modul standard de conducere, realimentare și întreținere a unui vehicul;

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 77

Textul propus de Comisie

77. „pneu pentru zăpadă” înseamnă un pneu al cărui profil, compoziție sau structură a benzii de rulare sunt proiectate, în principal, pentru a obține, în condiții de zăpadă, performanțe mai bune decât cele ale unui pneu normal, din punct de vedere al capacității de inițiere sau de menținere a mișcării vehiculului;

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 78

Textul propus de Comisie

78. „pneu cu utilizare specială” înseamnă un pneu destinat unei utilizări mixte, pe șosea și în afara șoselei sau în alte scopuri speciale. Aceste pneuri sunt concepute în principal pentru a iniția și menține vehiculul în mișcare în afara șoselei.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Producătorii se asigură că, pentru vehiculele noi pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament. Producătorii se asigură că, pentru noile componente sau

Amendamentul

(1) Producătorii se asigură că, pentru vehiculele noi pe care le produc **după datele prevăzute la articolul 20**, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament. Producătorii se

unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de frânare și sistemele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologarea de tip, **pe care le produc și care sunt vândute sau puse în funcțiune în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.**

asigură că, pentru noile componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de frânare și sistemele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologarea de tip, **destinate vehiculelor menționate la alineatul (1) se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, inclusiv prin respectarea limitelor de emisii stabilite în anexa I și în condițiile de la anexa III pentru substanțele noi și în anexele relevante la Regulamentul (UE) 2017/1151, Regulamentul (UE) nr. 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (UE) 595/2009 pentru substanțele deja reglementate.**

Amendamentul 67

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I și **valorile declarate în certificatul de conformitate și în** documentația de omologare de tip pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV. Aceste vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.

Amendamentul

(2) Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I și **condițiile de la anexa III pentru substanțele noi și anexele relevante de la Regulamentul (UE) 2017/1151, Regulamentul (UE) 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 pentru substanțele deja reglementate și pentru a respecta** documentația de omologare de tip pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV. Aceste vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.

Amendamentul 68

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

La verificarea conformității cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament, în cazul în care încercarea se efectuează în **condiții** de conducere extinse, emisiile se împart la divizorul pentru condițiile de conducere extinse prevăzut în **anexa III**.

Amendamentul

La verificarea conformității cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament, în cazul în care încercarea se efectuează în **cel mult una dintre condițiile** de conducere extinse **în același timp**, emisiile se împart la divizorul pentru condițiile de conducere extinse prevăzut în **anexele relevante la Regulamentul (UE) 2017/1151 și la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 și articolul 4 din Regulamentul (CE) 595/2009**.

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Producătorii proiectează și construiesc componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoare, baterii de tracțiune, sisteme de frânare și sisteme de schimb pentru controlul poluării, pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I.

Amendamentul

(4) Producătorii proiectează și construiesc componente sau unități tehnice separate **care să fie instalate pe vehiculele Euro 7**, inclusiv motoare, baterii de tracțiune, sisteme de frânare și sisteme de schimb pentru controlul poluării pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I **și condițiile de testare de la anexa III pentru substanțele noi și în anexele relevante la Regulamentul (UE) 2017/1151, Regulamentul (UE) nr. 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (UE) 595/2009 pentru substanțele deja reglementate**.

Amendamentul 70

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu asamblează vehicule cu dispozitive de manipulare sau strategii de invalidare.

Amendamentul

(5) Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu asamblează vehicule cu dispozitive de manipulare sau strategii de invalidare **și nici furnizorii de echipamente originale care furnizează piese și componente producătorilor, respectând totodată legislația UE privind concurența.**

Amendamentul 71

**Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 6 – litera a**

Textul propus de Comisie

(a) **sisteme OBD capabile să detecteze sistemele care funcționează defectuos, conducând la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor, pentru a facilita reparațiile;**

Amendamentul

(a) OBD;

Amendamentul 72

**Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 6 – litera b**

Textul propus de Comisie

(b) **sisteme OBM capabile să detecteze emisiile care depășesc valorile-limită din cauza funcționării defectuoase, a degradării crescute sau a altor situații care duc la creșterea emisiilor;**

Amendamentul

(b) OBM, **cu excepția micilor și foarte micilor producători;**

Amendamentul 73

**Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 6 – litera c**

Textul propus de Comisie

(c) **dispozitiv OBFCM pentru**

Amendamentul

(c) OBFCM;

monitorizarea consumului de combustibil și de energie în condiții reale de conducere și a altor parametri relevanți, cum ar fi sarcina utilă/masa, care sunt necesari pentru determinarea eficienței energetice și a consumului de combustibil în condiții reale de conducere;

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) *monitoare SOH ale bateriei de tracțiune și sistemelor de emisie;*

Amendamentul

(d) *sistemele SOCE și SOCR;*

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) dispozitive de comunicare wireless a datelor generate de vehicule utilizate pentru conformitatea cu prezentul regulament și a datelor OBFCM, în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al controalelor tehnice în trafic **în trafic**, precum și în scopul comunicării cu infrastructura de reîncărcare și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

Amendamentul

(g) dispozitive de comunicare wireless a datelor generate de vehicule **împreună cu numărul de omologare și varianta omologării de tip** utilizate pentru conformitatea cu prezentul regulament și a datelor OBFCM, în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al controalelor tehnice în trafic **[...]**, precum și în scopul comunicării cu infrastructura de reîncărcare și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională **și pentru furnizarea de servicii prestate de terți către utilizatorul vehiculului pentru a îmbunătăți utilizarea vehiculului, a limita consumul de energie al vehiculului și emisiile acestuia sau pentru a prelungi durata de viață a bateriei în funcționare.**

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

(8) Producătorul previne posibilitatea de exploatare a vulnerabilităților menționate la alineatul (7). În cazul în care se constată o astfel de vulnerabilitate, producătorul o **elimină** prin actualizarea software-ului sau prin orice alte mijloace adecvate.

Amendamentul

(8) Producătorul previne posibilitatea de exploatare a vulnerabilităților menționate la alineatul (7) **cu ajutorul tehnologiei de ultimă generație disponibile la momentul omologării de tip**. În cazul în care se constată o astfel de vulnerabilitate, producătorul **ia măsuri pentru a o elimina** prin actualizarea software-ului sau prin orice alte mijloace adecvate.

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 10

Textul propus de Comisie

(10) **Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedurile, încercările și metodologiile de verificare a conformității cu cerințele prevăzute la alineatele (1)-(9). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).**

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 78

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) **Producătorii pot desemna vehiculele pe care le fabrică drept „vehicul Euro 7+” în cazul în care vehiculele respective respectă următoarele**

Amendamentul

eliminat

cerințe:

(a) pentru ICEV și NOVC-HEV, prin declararea respectării unor valori-limită ale emisiilor cu cel puțin 20 % mai mici decât cele prevăzute în anexa I pentru poluanții gazoși și a unor valori-limită ale emisiilor cu un ordin de mărime mai mici pentru numărul de particule emise;

(b) pentru OVC-HEV, prin declararea respectării unor valori-limită ale emisiilor cu cel puțin 20 % mai mici decât cele stabilite în anexa I pentru poluanții gazoși, unor valori-limită ale emisiilor cu un ordin de mărime mai mici pentru numărul de particule emise și durabilitatea bateriilor, care să fie cu cel puțin 10 puncte procentuale mai mari decât cerințele stabilite în anexa II;

(c) pentru PEV, prin declararea durabilității bateriei cu cel puțin 10 puncte procentuale mai mare decât cerințele stabilite în anexa II.

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7 NF” în cazul în care vehiculele respective sunt alimentate cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, fie exclusiv, fie ca un amestec de combustibili convenționali și de combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, pe întreaga durată de viață a vehiculului. În cazul utilizării exclusive a combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, emisiile de CO₂ sunt considerate a fi zero în sensul Regulamentului [standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete] și al Regulamentului [standardele privind

emisiile de CO2 pentru vehiculele grele]. În cazul utilizării unui amestec de combustibili convenționali și de combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO2, emisiile de CO2 în sensul Regulamentului [standardele privind emisiile de CO2 pentru autoturisme și camionete] și al Regulamentului [standardele privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele] sunt reglementate prin factorul de corecție în funcție de carbon.

Amendamentul 80

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Conformitatea acestor vehicule cu cerințele de la punctul 1 se verifică în raport cu valorile declarate.

eliminat

Amendamentul 81

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Producătorii pot desemna PEV drept „vehicule Euro 7E” în cazul în care vehiculele respective sunt omologate cu o eficiență WLTP între 0 și 160 Wh/km.

Amendamentul 82

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7A” în

eliminat

cazul în care acestea sunt echipate cu funcții de control adaptiv. Utilizarea funcțiilor de control adaptiv trebuie demonstrată autorităților de omologare de tip în timpul omologării de tip și verificată pe durata de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV.

Amendamentul 83

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7G” în cazul în care vehiculele respective sunt echipate cu motoare cu ardere internă dotate cu tehnologii de geofencing. Producătorul instalează un sistem de avertizare a conducătorului auto pe vehiculele respective pentru a-l informa pe utilizator atunci când bateriile de tracțiune sunt aproape goale și pentru a opri vehiculul dacă nu este încărcat pe o rază de 5 km de la prima avertizare în timp ce se află în modul cu emisii zero. Aplicarea unor astfel de tehnologii de geofencing poate fi verificată pe întreaga durată de viață a vehiculului.

eliminat

Amendamentul 84

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Producătorii pot construi vehicule care combină două sau mai multe dintre caracteristicile menționate la alineatele (1), (2) sau (3) și le pot desemna utilizând o combinație de simboluri și litere precum vehiculele „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” sau

eliminat

„Euro 7AG”.

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) La cererea producătorului, pentru vehiculele din categoria N₂ cu masa maximă cuprinsă între 3,5 și 4,0 tone care provin dintr-un tip de vehicul N₁, autoritatea de omologare de tip poate acorda o omologare de tip privind emisiile pentru tipul de vehicul N₁. Aceste vehicule sunt desemnate drept „vehicul Euro 7ext”.

eliminat

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedurile, încercările și metodologiile de verificare a conformității cu cerințele prevăzute la alineatele (1)-(6). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

eliminat

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Producătorii se asigură că vehiculele pe care le produc, care sunt

(1) Producătorii se asigură că vehiculele pe care le produc *după datele*

vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, respectă valorile-limită ale emisiilor prevăzute în anexa I atunci când sunt conduse în condiții de conducere normale și extinse, astfel cum se prevede în anexa III, pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV, și respectă cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriei prevăzute în anexa II.

prevăzute la articolul 20, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, respectă valorile-limită ale emisiilor prevăzute în anexa I atunci când sunt conduse în condiții de conducere normale și extinse, astfel cum se prevede în anexa III **pentru noile substanțe reglementate și în anexele relevante la Regulamentul (UE) 2017/1151 și la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (CE) 595/2009 pentru substanțele deja reglementate și respectând utilizarea standard a vehiculului**, pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV, și respectă cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriei prevăzute în anexa II.

Amendamentul 88

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Producătorii se asigură că **aceste vehicule** respectă valorile privind emisiile de CO₂, consumul de combustibil și energie și eficiența energetică declarate în temeiul dispozițiilor prezentului regulament pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede tabelul 1 din anexa **IV**.

Amendamentul

(2) Producătorii se asigură că **construcția tehnologică a vehiculelor** respectă valorile privind emisiile de CO₂, consumul de combustibil și energie și eficiența energetică declarate în temeiul dispozițiilor prezentului regulament pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede tabelul 1 din anexa **IV, în cazul utilizării standard a vehiculului respectiv**.

Amendamentul 89

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Producătorii se asigură că **dispozitivele** OBFCM, OBD și OBM,

Amendamentul

(3) Producătorii se asigură că **dispozitivul** OBFCM, OBD și OBM,

precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe aceste vehicule **respectă dispozițiile prezentului regulament atât timp cât vehiculul este în funcțiune.**

precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe aceste vehicule **nu sunt dezactivate și respectă dispozițiile prevăzute în tabelul 1 din anexa IV.**

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(6) Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să aibă **toate caracteristicile** următoare:

Amendamentul

(6) Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să aibă **capacitățile** următoare:

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) înregistrarea amplitudinii și a duratei tuturor **depășirilor de emisii**;

Amendamentul

(a) înregistrarea amplitudinii și a duratei tuturor **evenimentelor de depășire a emisiilor în conformitate cu prezentul regulament**;

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) comunicarea datelor privind comportamentul vehiculului în ceea ce privește emisiile, inclusiv a datelor privind senzorii de poluanți și debitul de evacuare, prin portul OBD **și wireless**, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice auto și al controalelor tehnice în trafic^{55, 56};

Amendamentul

(b) comunicarea datelor **relevante** privind comportamentul vehiculului în ceea ce privește emisiile, inclusiv a datelor privind senzorii de poluanți și debitul de evacuare, prin portul OBD, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice auto și al controalelor tehnice în trafic^{55, 56};

⁵⁵ Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO UE L 127, 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 129).

⁵⁵ Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO UE L 127, 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 129).

Amendamentul 93

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 6 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) declanșarea reparațiilor vehiculului atunci când sistemul de avertizare a conducătorului auto notifică prezența unor emisii în exces semnificative.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 94

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) Dispozitivele OBFCM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să fie capabile să comunice datele vehiculului pe care le înregistrează prin portul OBD și *wireless*.

Amendamentul

(7) Dispozitivele OBFCM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să fie capabile să comunice datele vehiculului ***adecvate, necesare și relevante din punct de vedere juridic*** pe care le înregistrează prin portul OBD, ***cu respectarea dispozițiilor Regulamentului (UE) 2016/679.***

Amendamentul 95

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

(8) Pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care prezintă un risc grav sau o neconformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, producătorii **iau imediat** măsurile corective necesare, inclusiv reparații sau modificări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate respective, după caz, pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament. Producătorii sau orice alt operator economic le retrag de pe piață sau le rechemă, după caz. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate, împreună cu detaliile corespunzătoare.

Amendamentul

(8) Pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, **fabricate în conformitate cu prezentul regulament**, care prezintă un risc grav sau o neconformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, producătorii **primesc instrucțiuni în conformitate cu procedura și termenii legislației de punere în aplicare, conform cu procedurile specificate în actele de punere în aplicare și în actele delegate corespunzătoare, să ia** măsurile corective necesare, inclusiv reparații sau modificări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate respective, după caz, pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament. Producătorii sau orice alt operator economic le retrag de pe piață sau le rechemă, după caz. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate, împreună cu detaliile corespunzătoare.

Amendamentul 96

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

(9) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de obligațiile menționate la alineatele (1)-(8). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Amendamentul

(9) Comisia adoptă, **în termen de cel mult un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament**, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de obligațiile menționate la alineatele (1)-(8). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17

alineatul (2).

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată în ceea ce privește cerințele RDE, corecția în funcție de temperatura ambiantă a CO₂, OBD, OBM, durabilitatea privind emisiile și a bateriei, regenerarea continuă sau periodică, protecția împotriva intervențiilor neautorizate și cerințele privind carterul, astfel cum se specifică în anexa V.

Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată privind utilizarea controalelor adaptive și a opțiunilor de geofencing atunci când producătorul selectează aceste opțiuni.

Amendamentul

(2) Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată în ceea ce privește cerințele RDE, corecția în funcție de temperatura ambiantă a CO₂, OBD, OBM, durabilitatea privind emisiile și a bateriei, regenerarea continuă sau periodică, protecția împotriva intervențiilor neautorizate și cerințele privind carterul, astfel cum se specifică în anexa V.

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Producătorii eliberează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) pentru fiecare vehicul și îl predau cumpărătorului vehiculului împreună cu vehiculul, extrăgând datele relevante din surse precum certificatul de conformitate și documentația de omologare de tip. Producătorul se asigură că datele EVP sunt disponibile pentru afișare în sistemele electronice ale vehiculului și pot fi transmise de la bord la exterior.

Amendamentul

(4) Producătorii eliberează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) pentru fiecare vehicul, ***afișează informații despre acesta pentru consumatori la punctul de vânzare*** și îl predau cumpărătorului vehiculului împreună cu vehiculul, extrăgând datele relevante din surse precum certificatul de conformitate și documentația de omologare de tip. ***Producătorii actualizează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) după verificarea conformității în funcționare, precizând valorile actualizate pentru***

informațiile menționate la articolul 3 punctul 71 din prezentul regulament. În conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858 și cu Directiva 2014/45/UE, producătorii permit autorităților competente și centrelor de încercări să actualizeze EVP cu date corecte de la portul OBD și de la dispozitivul OBFCM al vehiculului. Producătorul se asigură că datele EVP sunt disponibile pentru afișare în sistemele electronice ale vehiculului și pot fi transmise de la bord la exterior.

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc încercările și verificările de conformitate, precum și procedurile legate de omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare, declarația de conformitate și EVP în temeiul alineatelor (1)-(4). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

eliminat

Amendamentul 100

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Pentru orice vehicule ușoare noi despre care se poate dovedi că funcționează exclusiv cu combustibili care nu sunt disponibili la nivel comercial în prezent, Comisia realizează o evaluare completă a impactului înainte de a analiza dacă va adopta o propunere

legislativă pentru a stabili încercările și verificările de conformitate, precum și procedurile aferente tuturor temelor relevante de la alineatele (1)-(4).

Amendamentul 101

Propunere de regulament Articolul 8 – titlu

Textul propus de Comisie

Norme speciale pentru micii producători

Amendamentul

Norme speciale pentru micii **și foarte micii** producători

Amendamentul 102

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) În ceea ce privește emisiile de poluanți, micii producători pot înlocui încercările prevăzute în tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V cu declarații de conformitate. Conformitatea vehiculelor construite și introduse pe piață de către micii producători poate face obiectul unor încercări privind conformitatea în funcționare și supravegherea pieței în conformitate cu tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V. Încercările în cadrul etapei de verificare a conformității producției prevăzute în anexa V nu sunt necesare. Articolul 4 alineatul (4) litera (b) nu se aplică micilor producători.

Amendamentul

(1) În ceea ce privește emisiile de poluanți, micii **și foarte micii** producători pot înlocui încercările prevăzute în tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V cu declarații de conformitate. Conformitatea vehiculelor construite și introduse pe piață de către micii producători poate face obiectul unor încercări privind conformitatea în funcționare și supravegherea pieței în conformitate cu tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V. Încercările în cadrul etapei de verificare a conformității producției prevăzute în anexa V nu sunt necesare. Articolul 4 alineatul (6) litera (b) nu se aplică **micilor și foarte micilor** micilor producători.

Amendamentul 103

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Foarte micii producători respectă valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în încercările de laborator bazate pe cicluri aleatorii de conducere reală în scopuri legate de conformitatea în circulație și supravegherea pieței.

Amendamentul

(2) Foarte micii producători **demonstrează că** respectă valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în încercările de laborator bazate pe cicluri aleatorii de conducere reală în scopuri legate de conformitatea în circulație și supravegherea pieței.

Amendamentul 104

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) În cazul omologărilor de tip în mai multe etape, producătorii din a doua etapă sau din etapele ulterioare sunt **responsabili** pentru omologarea de tip privind emisiile în cazul în care modifică orice parte a vehiculului care, conform datelor furnizate de producători din etapa anterioară, ar putea afecta emisiile sau durabilitatea bateriei.

Amendamentul

(1) În cazul omologărilor de tip în mai multe etape, **după datele prevăzute la articolul 20**, producătorii din a doua etapă sau din etapele ulterioare sunt **coresponsabili cu producătorul** pentru omologarea de tip privind emisiile în cazul în care modifică orice parte a vehiculului care, conform datelor furnizate de producători din etapa anterioară, ar putea afecta emisiile sau durabilitatea bateriei.

Amendamentul 105

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a cerințelor administrative și a datelor care trebuie furnizate de producătorii din etapa anterioară în conformitate cu alineatul (1), precum și a procedurilor de determinare a emisiilor de CO₂ ale acestor vehicule. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17

Amendamentul

(2) Comisia adoptă, **în termen de cel mult un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament**, acte de punere în aplicare de stabilire a cerințelor administrative și a datelor care trebuie furnizate de producătorii din etapa anterioară în conformitate cu alineatul (1), precum și a procedurilor de determinare a emisiilor de CO₂ ale acestor vehicule. Actele de punere în aplicare respective se

alineatul (2).

adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Începând cu... **[OP – de introdus data = data intrării în vigoare a prezentului regulament]**, la cererea unui producător, autoritățile naționale de omologare nu refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile pentru un nou tip de vehicul sau motor și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou care respectă prezentul regulament.

Amendamentul

(3) Începând cu data **corespunzătoare menționată la articolul 20**, la cererea unui producător, autoritățile naționale de omologare nu refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile pentru un nou tip de vehicul sau motor și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou care respectă prezentul regulament.

Amendamentul 107

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Începând cu **1 iulie 2025**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul

(4) Începând cu **12 luni de la data corespunzătoare menționată la articolul 20**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ **care urmează să fie vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune și** care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de **motoare și** vehicule.

Amendamentul 108

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Începând cu **1 iulie 2027**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și al remorcilor noi din categoriile O₃, O₄ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul

(5) Începând cu **12 luni de la data corespunzătoare menționată la articolul 20**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și al remorcilor noi din categoriile O₃, O₄ **care urmează să fie vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune și** care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de **motoare și** vehicule.

Amendamentul 109

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Începând cu **1 iulie 2030**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ construite de micii producători, care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul

(6) Începând cu **12 luni de la data corespunzătoare menționată la articolul 20**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ construite de micii producători **și al vehiculelor clasificate drept SB în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858, partea A punctul 5.2, care urmează să fie vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune și** care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de

consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul 110

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) Începând cu **1 iulie 2031**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ construite de micii producători, care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul

(7) Începând cu **12 luni de la data relevantă prevăzută la articolul 20**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ construite de micii producători, care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de **motoare și** vehicule.

Amendamentul 111

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

(8) **Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a elementelor administrative și tehnice necesare pentru efectuarea încercărilor, verificărilor și inspecțiilor în scopul verificării conformității cu alineatul (1), precum și a elementelor tehnice necesare pentru verificările de supraveghere a pieței în temeiul alineatului (2). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în**

Amendamentul

eliminat

conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Amendamentul 112

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Începând cu **1 iulie 2025**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₁, N₁ omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul

(1) Începând cu **12 luni de la data corespunzătoare menționată la articolul 20**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₁, N₁ omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 113

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Începând cu **1 iulie 2027**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ **omologat** în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul

(2) Începând cu **12 luni de la data corespunzătoare menționată la articolul 20**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ **și remorcile de tip O₃, O₄ omologate** în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 114

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Operatorii economici și operatorii independenți nu efectuează intervenții neautorizate asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

Amendamentul

(1) Operatorii economici și operatorii independenți nu efectuează intervenții neautorizate asupra vehiculului și a sistemelor acestuia. ***Statele membre stabilesc sancțiuni financiare care trebuie aplicate de autoritățile naționale în caz de neconformitate.***

Amendamentul 115

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Producătorii ***pun*** la dispoziția Comisiei și a părților terțe datele necesare pentru efectuarea acestor verificări, în conformitate cu articolul 9 alineatul (5) și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858.

Amendamentul

(2) Producătorii ***vor pune în mod proactiv*** la dispoziția Comisiei și a părților terțe datele necesare pentru efectuarea acestor verificări, în conformitate cu articolul 9 alineatul (5) și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858.

Amendamentul 116

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Comisia monitorizează permanent situația la nivelul Uniunii cu scopul de a identifica practicile de eludare și eventualele neconformități, inclusiv prin supravegherea pieței sau pe baza oricărei surse de informații relevante, precum observațiile și semnalările agențiilor de control și ale organizațiilor societății civile. Atunci când se identifică încălcări ale conformității, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și

Consiliului și ulterior prezintă o propunere legislativă, după caz, pentru a aborda și a elimina riscurile generate de respectiva neconformitate.

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței, abordând procedurile și încercările pentru omologarea de tip privind emisiile, metodologiile de încercare, dispozițiile administrative, de modificare și de extindere a omologărilor de tip pentru emisii, accesul la date, cerințele privind documentația și modelele pentru toate elementele următoare:

Amendamentul

(3) Comisia adoptă **cel târziu la 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, pentru literele (a)-(f) și literele (i)-(k) și, cel târziu la 12 luni de la publicarea dispozițiilor Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29) pentru literele (g) și (h)**, acte de punere în aplicare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței, abordând procedurile și încercările pentru omologarea de tip privind emisiile, metodologiile de încercare, dispozițiile administrative, de modificare și de extindere a omologărilor de tip pentru emisii, accesul la date, cerințele privind documentația și modelele pentru toate elementele următoare:

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 14 – paragraful 3 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) sistemul SOH;

Amendamentul 119

Propunere de regulament
Articolul 14 – paragraful 3 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) sistemul de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces;

Amendamentul 120

Propunere de regulament
Articolul 14 – paragraful 3 – litera dc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(dc) sistemul de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv;

Amendamentul 121

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 3 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) tipuri de sisteme de schimb pentru controlul poluării și piesele acestora;

(f) tipuri de sisteme de schimb pentru controlul poluării și piesele acestora, **în mod specific pentru diferitele categorii de vehicule, care iau în considerare și alte sisteme montate pe vehicul ce contribuie la frânarea vehiculelor și a remorcilor;**

Amendamentul 122

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora;

(g) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora **în conformitate cu activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru**

*armonizarea regulamentelor privind
vehiculele (WP29);*

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) tipuri de pneuri în legătură cu abraziunea pneurilor;

Amendamentul

(h) tipuri de pneuri în legătură cu abraziunea pneurilor **în conformitate cu Regulamentul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);**

Amendamentul 124

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea în funcționare, conformitatea producției și supravegherea pieței, pentru a stabili următoarele:

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte, **cel târziu la 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, pentru literele (a)-(f) și literele (i)-(w), și cel târziu la 12 luni de la publicarea dispozițiilor Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29), pentru literele (g)-(i)**, acte de punere în aplicare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea în funcționare, conformitatea producției și supravegherea pieței, pentru a stabili următoarele:

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) metodele de măsurare a emisiilor de gaze de eşapament în laborator și în condiții rutiere, inclusiv ciclurile de încercare RDE aleatorii și în **scenariile cele mai pesimiste**, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și emisiile la ralanti;

Amendamentul

(a) metodele de măsurare a emisiilor de gaze de eşapament în laborator și în condiții rutiere, inclusiv ciclurile de încercare RDE aleatorii, **dar relevante din punct de vedere statistic, măsurile împotriva condusului distorsionat și a utilizării abuzive în timpul încercărilor RDE**, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și emisiile la ralanti;

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) pentru vehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3 care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 595/2009, preluarea tuturor procedurilor de încercare privind conformitatea efectuate în laborator și în circulație (ISC-PEMS) prevăzute de regulamentul respectiv și de modificările ulterioare ale acestuia;

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) metodele de măsurare a emisiilor de particule la frânare, inclusiv metodele pentru vehiculele grele, emisiile de particule la frânare în condiții reale de conducere și frânarea cu recuperare;

(g) metodele de măsurare a emisiilor de particule la frânare, inclusiv metodele pentru vehiculele grele, emisiile de particule la frânare în condiții reale de conducere și frânarea cu recuperare, **în conformitate cu activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor**

privind vehiculele (WP29);

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor pentru a monitoriza ratele de abraziune a pneurilor;

Amendamentul

(h) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor pentru a monitoriza ratele de abraziune a pneurilor, **în conformitate cu prevederile Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele.**;

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera i

Textul propus de Comisie

(i) metodele de evaluare a conformității cu cerințele minime de performanță în ceea ce privește durabilitatea bateriei;

Amendamentul

(i) metodele de evaluare a conformității cu cerințele minime de performanță în ceea ce privește durabilitatea bateriei, **în conformitate cu prevederile Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele.**;

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera j

Textul propus de Comisie

(j) dispozitivele OBFCM, sistemele OBD și OBM, inclusiv pragurile de conformitate, cerințele de performanță și încercările, metodele de asigurare a performanței senzorilor și comunicarea **wireless a** datelor înregistrate de aceste dispozitive și sisteme;

Amendamentul

(j) dispozitivele OBFCM, sistemele OBD și OBM, inclusiv pragurile de conformitate, **definiția evenimentului de depășire a emisiilor**, cerințele de performanță și încercările, metodele de asigurare a performanței senzorilor și comunicarea datelor înregistrate de aceste

dispozitive și sisteme;

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera k

Textul propus de Comisie

(k) caracteristicile și performanța sistemelor de avertizare a conducătorului auto și a metodelor implicare a acestuia și metodele de evaluare a funcționării corecte a acestora;

Amendamentul

(k) caracteristicile și performanța sistemelor de avertizare a conducătorului auto și a metodelor implicare a acestuia și metodele de evaluare a funcționării corecte a acestora **în conformitate cu prezentul regulament**;

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) metodologia legată de utilizarea standard în scopul efectuării inspecțiilor tehnice;

Amendamentul 133

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera r

Textul propus de Comisie

(r) specificațiile combustibililor de referință pentru încercare;

Amendamentul

(r) specificațiile combustibililor de referință pentru încercare **care sunt incluși în Directiva 98/70/CE privind calitatea carburanților**;

Amendamentul 134

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera s

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(s) metodele de stabilire a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare;

(s) metodele de stabilire a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare **în conformitate cu legislația UE și cu RTM CEE-ONU;**

Amendamentul 135

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera u

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(u) formatul și datele și metodele de comunicare wireless pentru EVP;

eliminat

Amendamentul 136

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera wa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(wa) metodele de omologare de tip a tehnologiilor hibride aplicabile pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃;

Amendamentul 137

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice pentru a modifica următoarele:

(1) Comisia este împuternicită să adopte **cel târziu la 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, pentru literele (c) și (d), și cel târziu la 12 luni de la publicarea dispozițiilor Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29), pentru litera**

(b), acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice pentru a modifica următoarele:

Amendamentul 138

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra **vehiculelor** Euro 7;

Amendamentul

(a) Anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M₁, **M₂**, M₃ **și N₁**, N₂, N₃, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra **noilor substanțe** Euro 7, **condițiile de testare trebuie să fie în deplină concordanță cu condițiile de testare prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151, Regulamentul (UE) nr. 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și să extindă normele numai pentru substanțele noi;**

Amendamentul 139

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) anexa V, în ceea ce privește aplicarea cerințelor de efectuare a încercărilor și a declarațiilor, pe baza progresului tehnic;

Amendamentul

(c) anexa V, în ceea ce privește aplicarea cerințelor de efectuare a încercărilor și a declarațiilor, pe baza progresului tehnic, **dar numai pentru a reduce complexitatea procedurilor;**

Amendamentul 140

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) articolul 5, prin introducerea de opțiuni și denumiri bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători.

Amendamentul

(d) articolul 5, prin introducerea de opțiuni și denumiri bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători, ***inclusiv pentru vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă care funcționează cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, utilizați fie exclusiv, fie în amestec.***

Amendamentul 141

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(2) Comisia este împuternicită să adopte ***acte delegate*** pentru ***a completa prezentul regulament*** în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice prin:

Amendamentul

(2) Comisia este împuternicită să adopte ***cel târziu la 12 luni de la publicarea dispozițiilor Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29), pentru literele (a)-(c), acte delegate*** în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice prin:

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) ***stabilirea multiplicatorilor de durabilitate în anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7 M₂, M₃, N₂, N₃ și a unui raport privind durabilitatea vehiculelor grele prezentat Parlamentului European și Consiliului;***

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 143

Propunere de regulament
Articolul 15 – paragraful 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) stabilirea, în cooperare cu producătorii și cu furnizorii, a cerințelor și a normelor pentru dispozitivele tehnice din vehicule care recunosc utilizarea în vehicule exclusiv a combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂.

Amendamentul 144

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) **Până la 1 septembrie 2030**, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea prezentului regulament.

(1) **În termen de 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea prezentului regulament.

Amendamentul 145

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) **Până la 1 septembrie 2031**, pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament.

(2) **În termen de 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament.

Amendamentul 146

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) *Comisia prezintă un raport privind eficiența prezentului regulament și măsura în care a avut un impact asupra competitivității producătorilor de vehicule și a operatorilor de transport rutier, precum și privind efectele sale asupra prețurilor plătite de consumatori. Raportul descrie, de asemenea, interacțiunea dintre prezentul regulament și alte acte legislative relevante ale Uniunii și ar trebui să identifice dispozițiile legale care ar putea să fie actualizate și simplificate, precum și acțiunile și măsurile care au fost luate sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea costului total asupra întreprinderilor și a consumatorilor, în conformitate cu principiul numărului constant.*

Amendamentul 147

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) *Cel târziu la 36 de luni de la intrarea în vigoare a tuturor actelor de punere în aplicare și a actelor delegate adoptate în conformitate cu prezentul regulament, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a durabilității vehiculelor grele.*

Amendamentul 148

Propunere de regulament
Articolul 19 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă de la **1 iulie 2025**.

Amendamentul

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă, **cu excepția anexelor relevante privind procedurile de încercare**, de la **data prevăzută la articolul 20 alineatul (2)**.

Amendamentul 149

**Propunere de regulament
Articolul 19 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă de la **1 iulie 2027**.

Amendamentul

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă, **cu excepția articolului 4 și a anexelor relevante privind procedurile de încercare**, de la **data prevăzută la articolul 20 alineatul (3)**.

Amendamentul 150

**Propunere de regulament
Articolul 20 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

Acesta se aplică de la **1 iulie 2025** pentru **vehiculele** din categoriile M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și de la **1 iulie 2027** pentru **vehiculele** din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O₃, O₄.

Amendamentul

Acesta se aplică **la 3 ani** de la **data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare adoptate în conformitate cu articolul 14 și cu articolul 15, respectiv**, pentru **noile tipuri de vehicule** din categoriile M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate, **cu excepția pneurilor și a frânelor**, pentru vehiculele respective și **la 5 ani** de la **data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare adoptate în conformitate cu articolul 14 și cu articolul 15, respectiv**, pentru **noile tipuri de vehicule** din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate, **cu excepția pneurilor și a frânelor**, pentru vehiculele respective și remorcile din

categoriile O₃, O₄.

Amendamentul 151

Propunere de regulament Articolul 20 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Acesta se aplică la 5 ani de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare adoptate în conformitate cu articolul 14 și cu articolul 15, respectiv, pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate în ceea ce privește noile substanțe reglementate pentru vehiculele respective și la 7 ani de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare adoptate în conformitate cu articolul 14 și cu articolul 15, respectiv, pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate în ceea ce privește noile substanțe reglementate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O₃, O₄.

Amendamentul 152

Propunere de regulament Articolul 20 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Dispozițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151 și în Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se abrogă, cu excepția tuturor anexelor și a actelor de punere în aplicare aferente privind procedurile de testare a vehiculelor grele și a vehiculelor ușoare.

Amendamentul 153

**Propunere de regulament
Articolul 20 – paragraful 3**

Textul propus de Comisie

Se aplică de la **1 iulie 2030** pentru **vehiculele** din categoriile M₁, N₁ construite de mici producători.

Amendamentul

Se aplică **la 6 ani** de la **data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare adoptate în conformitate cu articolul 14 și cu articolul 15, respectiv**, pentru **noile tipuri de vehicule** din categoriile M₁, N₁ și **componentele și unitățile tehnice separate, cu excepția pneurilor și a frânelor**, construite de mici producători și **a vehiculelor clasificate drept SB în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858, partea A punctul 5.2.**

Amendamentul 154

**Propunere de regulament
Articolul 20 – paragraful 3 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se aplică la 5 ani de la data intrării în vigoare a actelor delegate corespunzătoare adoptate în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (b), articolul 15 alineatul (2) litera (a) și articolul 15 alineatul (2) litera (b) pentru pneuri și frâne.

Amendamentul 155

**Propunere de regulament
Articolul 20 – paragraful 3 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și aplicarea acestuia așa cum se prevede la articolul 20, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a

omologării naționale de tip, din motive legate de emisii, cu privire la vehiculele noi M₁, N₁ care nu respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

Amendamentul 156

Propunere de regulament Articolul 20 – paragraful 3 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În termen de cel mult doi ani de la datele de aplicare prevăzute la articolul 20 din prezentul regulament, autoritățile naționale refuză, din motive legate de emisii, acordarea înmatriculării, vânzării sau introducerii în circulație a vehiculelor noi din categoriile M₁, N₁ care nu sunt conforme cu prezentul regulament și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Amendamentul 157

Propunere de regulament Anexa I – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>				
Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ cu motor cu ardere internă				
Emisii de poluanți	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă ¹ mai mic de 35 kW/t	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă mai mic de 35 kW/t
	pe km	pe km	pe deplasare	pe deplasare

NO _x în mg	60	75	600	750
PM în mg	4.5	4.5	45	45
PN ₁₀ în #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO în mg	500	630	5 000	6 300
THC în mg	100	130	1 000	1 300
NMHC în mg	68	90	680	900
NH ₃ în mg	20	20	200	200

¹. Măsurat în conformitate cu punctul 5.3.2. din Regulamentul CEE-ONU nr. 85 în cazul ICEV și PEV sau, în toate celelalte cazuri, măsurat în conformitate cu una dintre procedurile de încercare prevăzute la punctul 6 din Regulamentul tehnic mondial ONU nr. 21.

Amendamentul

Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M1, N1 cu motor cu ardere internă

Emisii de poluanți	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă ¹ mai mic de 44 kW/t	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă mai mic de 44 kW/t
	pe km	pe km	pe deplasare	pe deplasare
NO _x în mg	60	75	600	750
PM în mg	4.5	4.5	45	45
PN ₁₀ în #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO în mg	500	740	5 000	7 400
THC în mg	100	160	1 000	1 600
NMHC în mg	68	108	680	1 080
NH ₃ în mg	20	-	200	-

¹. Măsurat în conformitate cu punctul 5.3.2. din Regulamentul CEE-ONU nr. 85 în cazul ICEV și

PEV sau, în toate celelalte cazuri, măsurat în conformitate cu una dintre procedurile de încercare prevăzute la punctul 6 din Regulamentul tehnic mondial ONU nr. 21.

Amendamentul 158

Propunere de regulament Anexa I – tabelul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>				
Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃ cu motor cu ardere internă, precum și motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule				
Emisii de poluanți	<i>Emisii de la rece</i> ²	<i>Emisii la cald</i> ³	<i>Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 3*WHTC</i>	<i>Valorile-limită opționale ale emisiilor la ralanti</i> ⁴
	pe kWh	pe kWh	pe kWh	pe oră
NO _x în mg	350	90	150	5 000
PM în mg	12	8	10	
PN ₁₀ în #	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO în mg	3 500	200	2 700	
NMOG în mg	200	50	75	
NH ₃ în mg	65	65	70	
CH ₄ în mg	500	350	500	
N ₂ O în mg	160	100	140	
HCHO în mg	30	30		
<p>² Emisiile la rece se referă la cea de a 100-a percentilă a intervalelor mobile (MW) de 1 WHTC pentru vehicule sau WHTC_{cold} pentru motoare.</p> <p>³ Emisiile la cald se referă la cea de a 90-a percentilă a intervalelor mobile (MW) de 1 WHTC pentru vehicule sau WHTC_{hot} pentru motoare.</p> <p>⁴ Se aplică numai în cazul în care nu există un sistem care oprește automat motorul după 300 de secunde de funcționare continuă la ralanti (după oprirea vehiculului și acționarea frânelor).</p>				

<i>Amendamentul</i>				
Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃ cu motor cu ardere internă, precum și motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule				
Emisii de poluanți	WHSC (CI) și WHTC (CI și PI)	RDE		
	pe kWh	pe kWh		
NO _x în mg	230	345		
PM în mg	8	8		
PN ₁₀ în #	6x10¹¹	9x10¹¹		
CO în mg	1 500	2 250		
NMOG În mg				
NH ₃ în mg	10	15		
CH ₄ În mg	500	750		
N ₂ O în mg				
HCHO în mg				
NMHC în mg	80	120		
<p>2. Emisiile la rece se referă la cea de a 100-a percentilă a intervalelor mobile (MW) de 1 WHTC pentru vehicule sau WHTC_{cold} pentru motoare.</p> <p>3. Emisiile la cald se referă la cea de a 90-a percentilă a intervalelor mobile (MW) de 1 WHTC pentru vehicule sau WHTC_{hot} pentru motoare.</p> <p>4. Se aplică numai în cazul în care nu există un sistem care oprește automat motorul după 300 de secunde de funcționare continuă la ralanti (după oprirea vehiculului și acționarea frânelor).</p>				

Amendamentul 159

Propunere de regulament Anexa I – tabelul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>
Valorile-limită ale emisiilor evaporative Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁

alimentate cu benzină		
<i>Emisii de poluanți</i>	<i>M₁, N₁ cu masa maximă de până la 2 650 kg</i>	<i>N₁ cu masa maximă mai mare sau egală cu 2 650 kg</i>
<i>Emisii evaporative (impregnare la cald + 2 zile încercare diurnă)</i>	<i>0,50 g în ziua cu cele mai defavorabile condiții + impregnare la cald</i>	<i>0,70 g în ziua cu cele mai defavorabile condiții + impregnare la cald</i>
<i>Emisii asociate cu realimentarea</i>	<i>0,05 g/L de combustibil</i>	<i>0,05 g/L de combustibil</i>
<i>Amendamentul</i>		
Valorile-limită ale emisiilor evaporative Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M1, N1 alimentate cu benzină		
<i>eliminat</i>		

Amendamentul 160

Propunere de regulament Anexa II – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Cerințe minime de performanță (Minimum performance requirements, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria M ₁			
MPR bazate pe energia bateriei	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	
<i>Amendamentul</i>			
Cerințe minime de performanță (Minimum performance requirements, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria M ₁ , aplicabile până la 31 decembrie 2030			
MPR bazate pe	De la începutul	Vehicule care	Vehicule până la

energia bateriei	duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 240 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	85 %	70 %	
PEV	85 %	70 %	
MPR bazate pe interval	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 240 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			

Amendamentul 161

Propunere de regulament

Anexa II – tabelul 1 a (nou)

<i>Amendamentul</i>			
<i>Cerințe minime de performanță (Minimum performance requirements, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria M₁, aplicabile până la 1 ianuarie 2031</i>			
<i>MPR bazate pe energia bateriei</i>	<i>De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi</i>	<i>Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 10 ani sau 240 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi</i>	<i>Vehicule până la o durată de viață suplimentară*</i>
<i>OVC-HEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>PEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>MPR bazate pe interval</i>	<i>De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km,</i>	<i>Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 10 ani</i>	<i>Vehicule până la o durată de viață suplimentară*</i>

	<i>oricare dintre acestea survine mai întâi</i>	<i>sau 240 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi</i>	
OVC-HEV			
PEV			

Amendamentul 162

Propunere de regulament

Anexa II – tabelul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Cerințe minime de performanță (Minimum performance requirements, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria N ₁			
MPR bazate pe energia bateriei	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	
MPR bazate pe interval	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 160 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			
<i>Amendamentul</i>			
Cerințe minime de performanță (Minimum performance requirements, MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria N ₁ , aplicabile până la 31 decembrie 2030			
MPR bazate pe	De la începutul duratei de viață	Vehicule care depășesc 5 ani	Vehicule până la o durată de viață

energia bateriei	până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	sau 100 000 km, și până la 8 ani sau 240 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	suplimentară*
OVC-HEV	85 %	70 %	
PEV	85 %	70 %	
MPR bazate pe interval	De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 10 ani sau 240 000 km , oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			

Amendamentul 163

Propunere de regulament Anexa II – tabelul 2 a (nou)

<i>Amendamentul</i>			
<i>Cerințe minime de performanță (MPR) Euro 7 privind durabilitatea bateriilor pentru vehiculele din categoria N₁, aplicabile începând cu 1 ianuarie 2031</i>			
<i>MPR bazate pe energia bateriei</i>	<i>De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi</i>	<i>Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 10 ani sau 240 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi</i>	<i>Vehicule până la o durată de viață suplimentară*</i>
<i>OVC-HEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>PEV</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>MPR bazate pe interval</i>	<i>De la începutul duratei de viață până la 5 ani sau 100 000 km, oricare dintre acestea survine</i>	<i>Vehicule care depășesc 5 ani sau 100 000 km, și până la 10 ani sau 240 000 km, oricare dintre</i>	<i>Vehicule până la o durată de viață suplimentară*</i>

	<i>mai întâi</i>	<i>acestea survine mai întâi</i>	
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Amendamentul 164

Propunere de regulament Anexa III – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>		
Condiții de încercare privind conformitatea vehiculelor din categoriile M ₁ , N ₁ cu valorile-limită ale emisiilor de eşapament cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului		
Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse*
Divizor pentru condițiile de conducere extinse	-	1.6 (se aplică emisiilor măsurate numai în perioada în care se aplică una dintre condițiile stabilite în această coloană)
Temperatură ambiantă	Între 0 °C și 35 °C	Între -10 °C și 0 °C sau între 35 °C și 45 °C
Altitudinea maximă	700 m	Peste 700 m și sub 1 800 m
Viteza maximă	Până la 145 km/h	Între 145 și 160 km/h
Remorcare/modificări aerodinamice	Nu sunt permise	Permise în conformitate cu specificațiile producătorului și până la viteza regulamentară
Dispozitive auxiliare	Posibile conform utilizării normale	-
Nivelul maxim al puterii medii la roată pe parcursul primilor 2 km după pornirea la rece	Mai mic de 20 % din puterea maximă la roată	Mai mare de 20 % din puterea maximă la roată
Structura deplasării	Oricare	-
Kilometraj minim	10 000 km	Între 3 000 și 10 000 km

* Se utilizează aceeași strategie privind emisiile atunci când vehiculul este condus în afara acestor condiții, cu excepția cazului în care există un motiv tehnic aprobat de autoritatea de omologare de tip.

Amendamentul

Condiții de încercare privind conformitatea vehiculelor din categoriile M₁, N₁ cu valorile-limită ale emisiilor de eșapament cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului **privind noile substanțe reglementate¹**

Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse*
Divizor pentru condițiile de conducere extinse	-	1.6 (se aplică emisiilor măsurate numai în perioada în care se aplică una dintre condițiile stabilite în această coloană)
Temperatură ambiantă	Între 0 °C și 35 °C	Între -10 °C și 0 °C sau între 35 °C și 45 °C
Altitudinea maximă	700 m	Peste 700 m și sub 1 800 m
Viteza maximă	Până la 145 km/h	Între 145 și 160 km/h
Remorcare/modificări aerodinamice	Nu sunt permise	Permise în conformitate cu specificațiile producătorului și până la viteza regulamentară
Dispozitive auxiliare	Posibile conform utilizării normale	-
Nivelul maxim al puterii medii la roată pe parcursul primilor 2 km după pornirea la rece	Mai mic de 20 % din puterea maximă la roată	Mai mare de 20 % din puterea maximă la roată
Structura deplasării	Oricare**	-
Kilometraj minim	10 000 km	Între 3 000 și 10 000 km
NH3		
PN10		
* Se utilizează aceeași strategie privind emisiile atunci când vehiculul este condus în afara acestor condiții, cu excepția cazului în care există un motiv tehnic aprobat de autoritatea de		

omologare de tip.

¹Procedura de testare este conformă și extinde doar procedura de testare *prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/1151*

Amendamentul 165

Propunere de regulament

Anexa III – tabelul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>		
Condiții de încercare privind conformitatea vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3 cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului		
Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse*
Divizor pentru condițiile de conducere extinse	-	2 (se aplică emisiilor măsurate numai în perioada în care se aplică una dintre condițiile stabilite în această coloană)
Temperatură ambiantă	Între -7 °C și 35 °C	Între -10 °C și -7 °C sau între 35 °C și 45 °C
Altitudinea maximă	1 600 m	Între 1 600 și 1 800 m
Remorcare/modificări aerodinamice	Nu sunt permise	Permise în conformitate cu specificațiile producătorului și până la viteza regulamentară
Sarcina utilă a vehiculului	Mai mare sau egală cu 10 %	Sub 10 %
Dispozitive auxiliare	Posibile conform utilizării normale	-
Încărcarea motorului cu ardere internă la pornirea la rece	Oricare	
Structura deplasării	În conformitate cu utilizarea obișnuită	-
Kilometraj minim	5 000 km pentru < 16t TPMLM	Între 3 000 km și 5 000 km pentru < 16t TPMLM Între 3 000 km și 10 000 km

	10 000 km pentru > 16t TPMLM	pentru > 16t TPMLM
* Se utilizează aceeași strategie privind emisiile atunci când vehiculul este condus în afara acestor condiții, cu excepția cazului în care există un motiv tehnic aprobat de autoritatea de omologare de tip.		
<i>Amendamentul</i>		
Condiții de încercare privind conformitatea vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3 cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului ¹		
Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse*
Divizor pentru condițiile de conducere extinse	-	2 (se aplică emisiilor măsurate numai în perioada în care se aplică una dintre condițiile stabilite în această coloană)
Temperatură ambiantă	Între -7 °C și 35 °C	Între -10 °C și -7 °C sau între 35 °C și 45 °C
Altitudinea maximă	1 600 m	Între 1 600 și 1 800 m
Remorcare/modificări aerodinamice	Nu sunt permise	Permise în conformitate cu specificațiile producătorului și până la viteza regulamentară
Sarcina utilă a vehiculului	Mai mare sau egală cu 10 %	Sub 10 %
Dispozitive auxiliare	Posibile conform utilizării normale	-
Încărcarea motorului cu ardere internă la pornirea la rece	Oricare	
Structura deplasării	În conformitate cu utilizarea obișnuită	-
Kilometraj minim	5 000 km pentru < 16t TPMLM 10 000 km pentru > 16t TPMLM	Între 3 000 km și 5 000 km pentru < 16t TPMLM Între 3 000 km și 10 000 km pentru > 16t TPMLM

N2O
HCHO
PN10

* Se utilizează aceeași strategie privind emisiile atunci când vehiculul este condus în afara acestor condiții, cu excepția cazului în care există un motiv tehnic aprobat de autoritatea de omologare de tip.
¹ Procedurile de testare sunt conforme și extind doar procedura de testare prevăzută în Regulamentul (UE) 582/2011 și la articolul 4 din Regulamentul (CE) 595/2009.

Amendamentul 166

Propunere de regulament Anexa III – tabelul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>	
<i>Condiții de încercare privind conformitatea cu valorile-limită ale emisiilor evaporative cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului</i>	
	<i>Condiții de încercare</i>
<i>Încercarea SHED¹ privind emisiile evaporative</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Încălzirea întregului vehicul sau a componentelor individuale (opțional)</i> • <i>Precondiționarea canistrei de carbon activ a vehiculului, realimentarea cu combustibil și conducerea de condiționare a vehiculului</i> • <i>Temperatura de conducere și încercarea cu impregnare la cald la 25 și 38 °C (38 °C pentru omologarea de tip)</i> • <i>Încercare diurnă de 48 de ore</i>
<i>Încercare privind emisiile asociate cu realimentarea</i>	<i>Precondiționarea vehiculului</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Golirea și umplerea rezervorului de combustibil la 40 %</i> • <i>Impregnare timp de 6 h minim la 20-30 °C</i> • <i>Ciclu de conducere de condiționare</i> <i>Precondiționarea canistrei de carbon activ</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Golirea și umplerea rezervorului de combustibil la 40 %</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Impregnare timp de 12-36 de ore</i> • <i>Încărcarea canistrei de carbon activ cu vapori de hidrocarburi până la limita de 2 g la 40 g/h 50 % butan/N₂</i> • <i>Încercarea la evacuare: WLTP (înregistrarea emisiilor)</i> • <i>Impregnare timp de 0-1 h la 20-30 °C</i> • <i>Ciclu de conducere pentru purjarea canistrei de carbon activ la 20-30 °C</i> <p><i>Eveniment de realimentare</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Deconectarea canistrei (canistrelor) de carbon activ</i> • <i>Golirea și umplerea rezervorului de combustibil la 10 %</i> • <i>Impregnare timp de 6-24 de ore la 27 °C</i> • <i>Reconectarea canistrelor de carbon activ</i> • <i>Alimentare cu combustibil la 38 l/min până la oprirea automată. Dacă nivelul de umplere a rezervorului este sub 85 % din capacitatea sa totală, se continuă alimentarea automată până când nivelul combustibilului este ≥ 85 %. Autoritățile pot utiliza 15 l/min</i> • <i>Temperatura de distribuire a combustibilului: 19 °C</i>
<p>¹ <i>SHED: Sealed House for evaporative determination (Incintă închisă etanș în scopul măsurării emisiilor evaporative).</i></p>	
<p><i>Amendamentul</i></p>	
<p><i>eliminat</i></p>	

Amendamentul 167

**Propunere de regulament
Anexa IV – tabelul 1**

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a sistemelor pentru controlul poluării			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării	M ₁ , N ₁ și M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7,5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7,5t
Durata de viață principală	Până la 160 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	300 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	700 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi
Durata de viață suplimentară	După durata de viață principală și până la 200 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 375 000 km	După durata de viață principală și până la 875 000 km
<i>Amendamentul</i>			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a sistemelor pentru controlul poluării			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării	M ₁ , N ₁ și M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7,5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7,5t
Durata de viață principală	Până la 160 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	300 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	700 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi
Durata de viață suplimentară	După durata de viață principală și până la 240 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 375 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 875 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi

Amendamentul 168

Propunere de regulament

Anexa IV – tabelul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Multiplicatori ai durabilității aplicabili pentru ajustarea valorilor-limită ale emisiilor de eșapament în conformitate cu anexa 1 atunci când se realizează încercări privind vehicule, motoare și dispozitive de schimb pentru controlul poluării pe durata de viață suplimentară.			
Multiplicatori ai durabilității	M_1, N_1 și M_2	M_1, N_1 și M_2	$N_3 > 16t, M_3 > 7,5t$
Multiplicator al durabilității pentru durata de viață suplimentară	1.2 pentru emisiile de poluanți gazoși		
<i>Amendamentul</i>			
Multiplicatori ai durabilității aplicabili pentru ajustarea valorilor-limită ale emisiilor de eșapament în conformitate cu anexa 1 atunci când se realizează încercări privind vehicule, motoare și dispozitive de schimb pentru controlul poluării pe durata de viață suplimentară.			
Multiplicatori ai durabilității	M_1, N_1 și M_2	$N_2, N_3 < 16t, M_3 < 7,5t$	$N_3 > 16t, M_3 > 7,5t$
Multiplicator al durabilității pentru durata de viață suplimentară	1.2 pentru emisiile de poluanți gazoși		

Amendamentul 169

Propunere de regulament

Anexa V – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M_1, N_1 pentru producătorii de vehicule			
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare

Poluanți gazoși și PN în încercările rutiere (RDE)	Încercarea demonstrativă obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip și declarația de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Poluanții gazoși, PM și PN în ciclurile RDE în laborator și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și autonomia electrică (durabilitatea bateriei) (WLTP la 23 °C)	Obligatorii în cazul în care nu toți poluanții pot fi mășurați în condiții rutiere	Obligatorii	Obligatorii în cazul în care nu toți poluanții pot fi mășurați în condiții rutiere
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO ₂ (WLTP la 14 °C)	Declarație ⁶	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Emisii de gaze de carter	<i>Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare⁶</i>	Obligatorii	Opționale ⁶
Încercarea SHED privind emisiile evaporative	Obligatorii	Obligatorii	Opționale ⁶
Emisii asociate cu realimentarea	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii

Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru emisii și interval	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Monitorizare la bord	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Puterea motorului	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Controale adaptive (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
<hr/>			
⁶ Autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea încercării.			
<hr/>			
<i>Amendamentul</i>			
Aplicarea cerințelor privind încercările și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ pentru producătorii de vehicule			
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Poluanți gazoși și PN în încercările rutiere (RDE)	Încercarea demonstrativă obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁰

	omologarea de tip și declarația de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile		
Poluanții gazoși, PM și PN în ciclurile RDE în laborator și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și autonomia electrică (durabilitatea bateriei) (WLTP la 23 °C)	Obligatorii în cazul în care nu toți poluanții pot fi măsurați în condiții rutiere	Obligatorii	Obligatorii în cazul în care nu toți poluanții pot fi măsurați în condiții rutiere
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO ₂ (WLTP la 14 °C)	Declarație ⁶	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Emisii de gaze de carter	Obligatorii	Obligatorii	Opționale ⁶
Încercarea SHED privind emisiile evaporative	Obligatorii	Obligatorii	Opționale ⁶
Emisii asociate cu realimentarea	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Durabilitatea bateriei	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură joasă pentru emisii și interval	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Monitorizare la bord	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Puterea motorului	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Protecție împotriva	Declarație și	Nu sunt	Nu sunt

intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	documentație	obligatorii	obligatorii
Controale adaptive (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii

⁶ Autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea încercării.			

Amendamentul 170

Propunere de regulament Anexa V – tabelul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>						
Aplicarea cerințelor de încercare și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M1, N1 pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie						
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare	Încercări în cadrul supravegherii pieței		
Actor relevant	Autoritatea de omologare de tip pentru eliberarea omologării de tip	Autoritatea de omologare de tip	Autoritatea de omologare de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
Poluanți gazoși și PN în încercările rutiere (RDE)	Încercarea demonstrativă obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip și declarația de	Nu sunt obligatorii	Obligatorii pentru 5 % din tipurile de vehicule omologate pe	Opționale	Obligatorii	Opționale

	conformitate pentru toți combustibilii , pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile		an			
Poluanții gazeși, PM și PN în ciclurile RDE în laborator și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și autonomia electrică (durabilitate a bateriei) (WLTP la 23 °C)	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO ₂ (WLTP la 14 °C)	Declarație ⁶	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Emisii de gaze de carter	Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare ⁶	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Încercarea SHED privind	Obligatorii	Audituri sau încercări	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale

emisiile evaporative		opționale				
Emisii asociate cu realimentarea	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitate a privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitate a bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură scăzută pentru emisii + interval	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord	Demonstrație + declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Puterea motorului	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
Controale adaptive (dacă este cazul)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
<i>Amendamentul</i>						
Aplicarea cerințelor de încercare și a declarațiilor pentru vehiculele din categoriile M1, N1 pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie						

Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	Autoritatea de omologare de tip pentru eliberarea omologării de tip	Autoritatea de omologare de tip	Autoritatea de omologare de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
Poluanți gazeși și PN în încercările rutiere (RDE)	Încercarea demonstrativă obligatorie pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip și declarația de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii	Obligatorii pentru 5 % din tipurile de vehicule omologate pe an	Opționale	Obligatorii	Opționale
Poluanții gazeși, PM și PN în ciclurile RDE în laborator și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil (OBFCM), consumul de energie electrică și	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale

autonomia electrică (durabilitate a bateriei) (WLTP la 23 °C)						
Corecție în funcție de temperatura ambiantă a CO ₂ (WLTP la 14 °C)	Declarație ⁶	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Emisii de gaze de carter	Declarație privind instalarea unui sistem de carter închis sau a unui traseu către țeava de evacuare ⁶	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Încercarea SHED privind emisiile evaporative	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Emisii asociate cu realimentarea	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitate a privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitate a bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale
Încercare de laborator la temperatură scăzută pentru emisii + interval	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Diagnosticare la bord	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord	Demonstrație + declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Opționale

Puterea motorului	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Opționale	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
eliminat						
eliminat						

Amendamentul 171

Propunere de regulament Anexa V – tabelul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Aplicarea încercărilor, a declarațiilor și a altor cerințe pentru omologarea de tip și extinderi pentru vehicule din categoriile M2, M3, N2 și N3 pentru producători			
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare
Poluanții gazoși, PM și PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃) și în cadrul încercării la sarcină redusă (dacă este cazul)	Încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	Conformitatea producției realizată numai la nivelul motorului	Încercare obligatorie pe un vehicul cu orice combustibil și pe orice categorie de vehicul și orice sarcină utilă pentru toate tipurile de motoare o dată la doi ani
Determinarea emisiilor de CO ₂ , a consumului de combustibil/energie, a autonomiei cu	Licență VECTO	Pentru componente	<i>Nu sunt obligatorii</i>

emisii zero/autonomiei electrice ale unui vehicul			
Eficiența energetică a remorcilor	Licență VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii
Procedura de încercare de verificare	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Demonstrație + declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Controale adaptive (dacă este cazul)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Tehnologii de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
<i>Amendamentul</i>			
Aplicarea încercărilor, a declarațiilor și a altor cerințe pentru omologarea de tip și extinderi pentru vehicule din categoriile M2, M3, N2 și N3 pentru producători			
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip	Încercări în cadrul etapei de	Încercări în cadrul etapei de verificare a

	inițială privind emisiile	verificare a conformității producției	conformității în funcționare
Poluanții gazoși, PM și PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃) și în cadrul încercării la sarcină redusă (dacă este cazul)	Încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	Conformitatea producției realizată numai la nivelul motorului	Încercare obligatorie pe un vehicul cu orice combustibil și pe orice categorie de vehicul și orice sarcină utilă pentru toate tipurile de motoare o dată la doi ani
Determinarea emisiilor de CO ₂ , a consumului de combustibil/energie, a autonomiei cu emisii zero/autonomiei electrice ale unui vehicul	Licență VECTO	Pentru componente	<i>Opționale</i>
Eficiența energetică a remorcilor	Licență VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii
Procedura de încercare de verificare	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ⁶

Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Obligatorii
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
<i>eliminat</i>			
<i>eliminat</i>			

6 Autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea încercării.			

Amendamentul 172

Propunere de regulament Anexa V – tabelul 4

<i>Textul propus de Comisie</i>						
Aplicarea cerințelor de încercare și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderea acestora în cazul vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3 pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie						
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare	Încercări în cadrul supravegherii pieței		
Actor relevant	Autoritatea de omologare de tip pentru eliberarea omologării de tip	Autoritatea de omologare de tip	Autoritatea de omologare de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
Poluanții	Încercări	(a se	Obligatorii	Opționale	Obligatorii/	Opționale

gazoși, PM și PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃) + în cadrul încercării la sarcină redusă (dacă este cazul)	demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile	vedea cerințele pentru motor)	anual pentru un număr adecvat de tipuri de vehicule care funcționează cu orice carburant și orice categorie de vehicule care fac obiectul omologării de tip privind emisiile		opționale	
Determinarea emisiilor de CO ₂ , a consumului de combustibil/energie, a autonomiei cu emisii zero/autonomiei electrice ale unui vehicul	Eliberarea licenței VECTO	Pentru componente	<i>Nu sunt obligatorii</i>	<i>Nu sunt obligatorii</i>	Opționale	Opționale

Eficiența energetică a remorcilor	Eliberarea licenței VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale
Procedura de încercare de verificare	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
Controale adaptive (dacă este cazul)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale
Tehnologii	Declarație	Nu sunt	Nu sunt	Nu sunt	Obligatorii	Opționale

<i>de tip geofencing (geoperimetrare) (dacă este cazul)</i>	<i>și demonstrație</i>	<i>obligatorii</i>	<i>obligatorii</i>	<i>obligatorii</i>		
<i>Amendamentul</i>						
Aplicarea cerințelor de încercare și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderea acestora în cazul vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3 pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie						
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare	Încercări în cadrul supravegherii pieței		
Actor relevant	Autoritatea de omologare de tip pentru eliberarea omologării de tip	Autoritatea de omologare de tip	Autoritatea de omologare de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
Poluanții gazeși, PM și PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃) + în cadrul încercării la	Încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip pentru fiecare tip de vehicul și o	(a se vedea cerințele pentru motor)	Obligatorii anual pentru un număr adecvat de tipuri de vehicule care funcționează cu orice carburant și orice categorie de vehicule care fac	Opționale	Obligatorii/opționale	Opționale

sarcină redusă (dacă este cazul)	declarație de conformitate pentru toți combustibili, pentru toate sarcinile utile și pentru toate tipurile de vehicule aplicabile		obiectul omologării de tip privind emisiile			
Determinarea emisiilor de CO ₂ , a consumului de combustibil/energie, a autonomiei cu emisii zero/autonomiei electrice ale unui vehicul	Eliberarea licenței VECTO	Pentru componente	<i>Opționale</i>	<i>Opționale</i>	Opționale	Opționale
Eficiența energetică a remorcilor	Eliberarea licenței VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale
Procedura de încercare de verificare	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale

	evacuare					
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Obligatorii	Opționale
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Declarație și demonstrație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație și documentație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
<i>eliminat</i>						
<i>eliminat</i>						

Amendamentul 173

Propunere de regulament Anexa V – tabelul 10

<i>Textul propus de Comisie</i>				
Aplicarea cerințelor privind încercările pentru omologarea de tip a sistemelor de frânare pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie				
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare	Încercări în cadrul supravegherii pieței

	privind emisiile	producții				
Actor relevant	Autoritatea de omologare de tip pentru eliberarea omologării de tip	Autoritatea de omologare de tip	Autoritatea de omologare de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
Încercarea privind emisiile sistemului de frânare în ciclul de frânare WLTP	Obligatorii	Audituri sau încercări opționale	Obligatorii/opționale		Opționale/opționale	
<i>Amendamentul</i>						
Aplicarea cerințelor privind încercările pentru omologarea de tip a sistemelor de frânare pentru statele membre și părțile terțe recunoscute/Comisie						
Cerințe privind încercările	Încercări și cerințe în cadrul etapei de omologare de tip inițială privind emisiile	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității producției	Încercări în cadrul etapei de verificare a conformității în funcționare		Încercări în cadrul supravegherii pieței	
Actor relevant	Autoritatea de omologare de tip pentru eliberarea omologării de tip	Autoritatea de omologare de tip	Autoritatea de omologare de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
Încercarea privind	Obligatorii	Audituri sau	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	

emisiile sistemului de frânare în ciclul de frânare WLTP		încercări opționale				
---	--	------------------------	--	--	--	--

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Omologarea de tip a autovehiculelor, motoarelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009
Referințe	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	ENVI 15.12.2022
Aviz emis de către Data anunțului în plen	TRAN 15.12.2022
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Marian-Jean Marinescu 9.1.2023
Examinare în comisie	24.5.2023
Data adoptării	19.7.2023
Rezultatul votului final	+: 27 –: 14 0: 3
Membri titulari prezenți la votul final	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Mario Furore, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo
Membri supleanți prezenți la votul final	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Michael Gahler, Maria Grapini, Georg Mayer, Ljudmila Novak, Annalisa Tardino
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Patricia Chagnon, Lena Düpont, Svenja Hahn, Denis Nesci, Christine Schneider, Veronika Vrecionová

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci, Veronika Vrecionová
ID	Marco Campomenosi, Annalisa Tardino
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Lena Düpont, Gheorghe Falcă, Michael Gahler, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Christine Schneider, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Svenja Hahn, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi
The Left	Kateřina Konečná

14	-
ID	Patricia Chagnon, Georg Mayer
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Bogusław Liberadzki

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri