



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

La 13 decembrie 2018, Tribunalul a pronunțat o hotărâre în cadrul acțiunilor directe T-339/16 (*Ville de Paris/Comisie*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Comisie*) și T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Comisie*), depuse împotriva Regulamentului (UE) 2016/646 al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6)¹. Regulamentul (UE) 2016/646 stabilește factorii de conformitate utilizați pentru evaluarea conformității vehiculului în raport cu limitele de emisii în cazul încercării privind emisiile în condiții reale de conducere (RDE - *Real Driving Emissions*). Factorii de conformitate contestați au fost utilizați pentru a reduce treptat discrepanța dintre emisiile măsurate în condiții reale de conducere și cele măsurate în laborator.

Curtea nu se pronunță cu privire la necesitatea tehnică a factorilor de conformitate. Aceasta constată că regulamentul (UE) 2016/646 modifică „*de facto*” limita de 80 mg/km stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 715/2007 permițând un nivel mai ridicat al emisiilor în cadrul încercărilor privind emisiile în condiții reale de conducere decât în cazul emisiilor măsurate în condiții de laborator. Curtea constată că numai însuși legiuitorul ar fi putut introduce factorii de conformitate, deoarece aceștia se referă la un element esențial al unui act legislativ [Regulamentul (CE) nr. 715/2007²]. Prin urmare, Curtea a anulat partea din Regulamentul (UE) 2016/646 care stabilește factorii de conformitate.

Anularea are un caracter parțial. Prin urmare, procedura de încercare referitoare la RDE, astfel cum a fost instituită prin Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei³ și modificată ulterior prin Regulamentele (UE) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ și 2018/1832⁶ ale Comisiei, rămâne în vigoare și trebuie să fie urmată în continuare la omologarea de tip.

¹ JO L 109, 26.4.2016, p. 1.

² 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).

³ Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei din 10 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 82, 31.3.2016, p. 1).

⁴ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 109, 26.4.2016, p. 1).

⁵ Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei din 7 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1151 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele ușoare pentru pasageri și de vehiculele ușoare comerciale (Euro 6), JO L 175, 7.7.2017, p. 708.

⁶ Regulamentul (UE) 2018/1832 al Comisiei din 5 noiembrie 2018 de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) 2017/1151 al Comisiei în scopul îmbunătățirii încercărilor și procedurilor de

Necesitatea de a adopta prezenta propunere rezultă direct din hotărârea pronunțată de Tribunal în acțiunile directe T-339/16, T-352/16 și T-391/16, iar adoptarea sa rapidă este esențială pentru a se evita incertitudinea juridică cu privire la omologările de tip deja acordate începând cu 1 septembrie 2017, precum și cu privire la viitoarele omologări de tip. De fapt, este esențial ca operatorii economici să aibă cât mai curând posibil o viziune clară privind normele aplicabile și, în orice caz, până la intrarea în vigoare a hotărârii, la 23 februarie 2020. Pentru a reduce la minimum posibilul risc al incertitudinii juridice, termenul de la articolul 3 fost stabilit la trei zile.

Pentru a se evita incertitudinea juridică cu privire la omologările de tip acordate deja începând cu 1 septembrie 2017, Tribunalul întârzie cu o perioadă maximă de 12 luni efectele anulării (și anume, până la 23 februarie 2020), pentru a acorda timp Comisiei să pună în aplicare hotărârea.

Între timp, și pentru a se evita o sarcină inutilă pentru producătorii care și-au proiectat deja vehiculele ținând seama de procedura RDE adoptată anterior, Comisia a decis să propună Parlamentului European și Consiliului să reinstitue factorii de conformitate adoptați anterior.

În plus, Comisia propune, de asemenea, ca legiuitorul să confere Comisiei competența de a revizui anual factorii de conformitate stabiliți de legiuitor, pentru a reflecta progresele în ceea ce privește precizia echipamentelor de măsurare portabile. Acest lucru va permite în continuare reducerea treptată a emisiilor de oxizi de azot (NOx) în condiții reale de conducere.

• **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Regulamentele privind emisiile sunt adoptate ca parte a cadrului UE pentru omologarea de tip a autoturismelor, furgonetelor, camioanelor, autobuzelor și autocarelor. Standardele succesive „Euro” sunt indicate cu cifre arabe pentru vehiculele utilitare ușoare (autoturisme și camioane) și cu cifre romane pentru vehiculele grele (camioane, autobuze și autocare). Cele mai recente standarde sunt Euro 6 pentru vehiculele ușoare și Euro VI pentru vehiculele grele:

- Directiva 2007/46/CE⁷ prevede un cadru juridic comun pentru omologarea de tip a autoturismelor, camionetelor, camioanelor, autobuzelor și autocarelor.
- În Regulamentul (CE) nr. 715/2007 privind Euro 5 și 6 sunt stabilite limitele de emisii pentru autoturisme a poluanților reglementați, în special pentru oxizii de azot (NOx, adică pentru emisiile combinate de NO și NO₂), la 80 mg/km.
- Prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 este pus în aplicare și modificat 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 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

omologare de tip referitoare la emisii pentru vehiculele ușoare de pasageri și comerciale, inclusiv a celor referitoare la conformitatea în funcțiune și la emisii în condiții de conducere reale și în scopul introducerii de dispoziții pentru monitorizarea consumului de combustibil și de energie electrică, JO L 301, 27.11.2018, p. 1.

⁷ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru), JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

- Regulamentele 2017/1151 (procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial) și 2018/1832 (emisii generate în condiții reale de conducere 4) definesc noile proceduri de încercare pentru omologarea de tip a vehiculelor și permit încercări reale la nivel mondial, inclusiv încercări efectuate de către laboratoare autorizate independente.
- Regulamentul nr. 595/2009/CE impune ca vehiculele grele și motoarele noi să respecte noile limite de emisii și stabilește cerințe suplimentare pentru accesul la informații.
- Prin Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei este pus în aplicare și modificat Regulamentul (CE) nr. 595/2009 în ceea ce privește emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI).

Standardele Euro succesive privind emisiile au condus la scăderi foarte semnificative ale emisiilor de particule de evacuare atât în privința masei (PM), cât și a numărului (PN), precum și ale altor poluanți, cum sunt hidrocarburile (HC) și monoxidul de carbon (CO). Cu toate acestea, emisiile de NOx, în special de dioxid de azot (NO₂), provenite din transportul rutier nu au fost reduse în măsura preconizată odată cu introducerea standardelor Euro începând cu anul 1991. Acest lucru este cauzat de faptul că emisiile generate în condiții „reale” de conducere sunt adesea mai ridicate decât cele măsurate în timpul încercării de omologare de tip (în special pentru vehiculele cu motor diesel).

Pentru a aborda problema emisiilor rutiere ridicate ale vehiculelor de pasageri, unde s-a constatat în ultimii ani o discrepanță semnificativă în raport cu încercările de laborator, Comisia a elaborat procedura de încercare RDE, care se aplică de la 1 septembrie 2017. În această procedură de încercare, care reflectă mai bine emisiile rutiere reale și reduce discrepanța dintre emisiile măsurate în condiții reale de conducere și cele măsurate în laborator, se utilizează analizoare portabile de emisii la bord pentru a măsura emisiile în timpul încercării în condiții reale pe drum.

Procedura RDE completează procedura de laborator pentru a verifica dacă nivelurile emisiilor de NOx și numărul de particule măsurate în timpul încercării în laborator rămân scăzute și în condiții reale de conducere. Vehiculele ușoare certificate conform celei mai recente versiuni a standardelor de emisii ca fiind „Euro 6d-TEMP” sau „Euro 6d” sunt certificate în baza încercărilor de emisii în condiții reale de conducere.

În plus față de modificarea substanțială a regimului de încercare, Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor va permite supravegherea eficientă a pieței în ceea ce privește performanța de mediu a vehiculelor.

• **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Calitatea aerului în Uniunea Europeană s-a îmbunătățit în ultimele decenii datorită eforturilor comune ale UE și ale autorităților naționale, regionale și locale. Aceasta include reduceri ale emisiilor de poluanți atmosferici începând din 2000 cu un procent cuprins între 10 % și 70 %, în funcție de poluant (și reduceri de 42 % pentru NOx). Aceste reduceri se datorează, de asemenea, succeselor înregistrate în controlul emisiilor ca urmare a integrării cerințelor de protecție a mediului în sectorul transporturilor⁸.

Cu toate acestea, orașele din întreaga Uniune Europeană se confruntă în continuare cu probleme grave în ceea ce privește concentrațiile de dioxid de azot în atmosferă (NO₂),

⁸ A se vedea: COM(2018)330 O Europă care protejează: Aer curat pentru toți.

transportul rutier continuând să aibă cea mai mare contribuție la depășirea valorilor limită stabilite prin Directiva privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (Directiva 2008/50/CE) pentru protecția împotriva riscurilor pentru sănătatea umană și pentru mediu. Pentru 2016, 19 state membre au raportat depășiri⁹, de obicei în zonele urbane, cauzate de emisiile ridicate de NOx (NO + NO₂) în traficul local. Emisiile de NOx ale autoturismelor și camionetelor cu motoare diesel, care pot fi semnificativ mai mari în condiții de conducere reale decât limitele de emisii reglementare stabilite printr-un ciclu de încercare în laborator, își aduc o contribuție considerabilă la această situație¹⁰.

Limitele obligatorii de emisii de NOx pentru autovehiculele cu motor diesel din UE au fost reduse progresiv de la 500 mg/km în cazul Euro 3 (nu existau limite de NOx specificate pentru vehiculele cu motoare diesel Euro 1 și 2) la 80 mg/km în cazul Euro 6¹¹. Cu toate acestea, există dovezi că, în pofida acestor limite de NOx din ce în ce mai stricte, care sunt verificate în condiții de laborator și într-un ciclu de încercare standardizat, emisiile efective de NOx în condiții reale de conducere nu au scăzut în aceeași măsură (Weiss et al. 2011).

Ca răspuns la această situație, Comisia a elaborat procedura privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE). Această nouă procedură de încercare este esențială pentru controlul emisiilor de NOx ale autoturismelor diesel generate în condiții reale de conducere. Procedura a fost aplicată pentru prima dată în scop de monitorizare la începutul anului 2016 pentru a completa încercările de laborator și a fost aplicabilă noilor tipuri de vehicule începând cu 1 septembrie 2017; aceasta va fi aplicată tuturor vehiculelor noi începând cu 1 septembrie 2019.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

• Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)

În conformitate cu alte acte legislative privind omologarea de tip a autovehiculelor, acțiunea în cauză se bazează pe articolul 114 din TFUE, care asigură funcționarea pieței interne.

Acțiunea la nivelul Uniunii Europene este necesară pentru a evita apariția unor obstacole în calea pieței unice, în special în sectorul autovehiculelor, precum și din cauza caracterului transnațional al poluării aerului și al schimbărilor climatice. Deși efectele principalilor poluanți atmosferici toxici sunt mai grave în apropierea sursei, efectele asupra calității aerului nu se limitează la nivel local, iar poluarea transfrontalieră este o problemă gravă de mediu care poate face ca soluțiile naționale să devină inefficiente. Modelarea atmosferică arată că poluarea emisă într-un stat membru contribuie la poluarea din alte state membre. Pentru a soluționa această problemă a poluării aerului, sunt necesare eforturi concertate la nivelul UE.

⁹ A se vedea: AEM, 2019. Calitatea aerului în Europa – Raport pentru 2018.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Traficul rutier este responsabil pentru aproximativ 40 % din emisiile de oxizi de azot din UE. Din cantitatea totală de oxizi de azot emiși în trafic, aproximativ 80 % provine de la vehiculele cu motor diesel.

¹¹ Valoarea-limită a emisiilor de NOx pentru Euro 6 a fost introdusă în 2007 și a devenit aplicabilă pentru noile tipuri în septembrie 2014 și pentru noile vehicule în septembrie 2015.

- **Proportionalitate**

Propunerea este proporțională, deoarece asigură schimbarea juridică necesară și, în același timp, nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor poluante ale autovehiculelor, pe de o parte, și de asigurare a certitudinii juridice pentru producătorii de vehicule, pe de altă parte. Propunerea prevede condițiile juridice necesare pentru a asigura, pe cât posibil, condiții de concurență echitabile între producători.

- **Alegerea instrumentului**

Utilizarea unui regulament este adecvată deoarece modifică un regulament existent.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu se aplică

- **Consultări cu părțile interesate**

Înainte de adoptarea factorilor de conformitate privind RDE, Comisia a trimis un chestionar părților interesate din sectorul autovehiculelor. În acest chestionar au fost solicitate informații și date tehnice necesare pentru evaluarea Comisiei. Întrebările s-au axat pe următoarele trei aspecte:

a) componența noului parc auto de vehicule pe motorină în ceea ce privește tehnologiile de reducere a NOx;

b) orice date disponibile privind performanțele actuale ale acestor vehicule în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere;

c) informații privind potențialul generic de îmbunătățire a performanțelor lor în ceea ce privește emisiile de NOx.

Au fost primite patru răspunsuri. Aceste răspunsuri au provenit de la Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA), de la Asociația pentru controlul emisiilor prin catalizator (AECC - *Association for Emissions Control by Catalyst*), de la o asociație a producătorilor de vehicule (depus cu condiția anonimatului) și de la un furnizor major de categoria 1 (depus cu condiția anonimatului). Niciun producător individual de vehicule nu a furnizat informații în ciuda cererilor scrise și orale din cadrul grupurilor de lucru relevante. Dintre cele patru răspunsuri primite, numai răspunsurile din partea AECC și a furnizorului de categoria 1 au furnizat informații și date relevante. Celelalte două s-au dovedit a fi foarte limitate în contextul dat.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Înainte de adoptarea Regulamentului (UE) 2016/646, Centrul Comun de Cercetare (JRC) al Comisiei a efectuat o metaanaliză a datelor privind emisiile de NOx provenite de la încercările efectuate cu sistemele portabile de măsurare a emisiilor (PEMS - *Portable Emission Measurement Systems*) asupra vehiculelor Euro 6 pe motorină. Setul de date rezultat a cuprins 36 de vehicule cu motoare pe motorină de tipuri diferite și 234 de curse de încercare individuale. Acesta a fost un set de date cuprinzător și fiabil, în care s-a arătat că nivelul mediu al emisiilor de NOx ale vehiculelor Euro 6 pe motorină pe drum era de aproximativ 4 (adică de patru ori mai mare decât limita reglementată de NOx).

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere nu necesită o evaluare a impactului. Prezenta inițiativă modifică pur și simplu instrumentul juridic prin care sunt stabiliți aceiași factori de conformitate existenți care sunt necesari pentru aplicarea corectă a procedurii de încercare referitoare la RDE și împuternicește Comisia să revizuiască în continuare factorul de conformitate, pentru a o adapta la progresul tehnic. Factorii de conformitate nu au niciun impact asupra limitelor de emisii existente stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 715/2007, care au făcut obiectul unei evaluări a impactului la momentul adoptării Regulamentului (CE) nr. 715/2007¹².

- **Drepturi fundamentale**

Prezenta propunere nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Nu este cazul.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu este cazul.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Nu este cazul.

¹² Document de lucru al serviciilor Comisiei - Anexă la Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile și accesul la informațiile privind repararea vehiculelor, de modificare a Directivei 72/306/CEE și a Directivei.../CE - Evaluarea impactului [COM (2005) 683 final].

/* SEC/2005/1745 */

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

- (1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului² reprezintă un act de reglementare distinct în contextul procedurii de omologare de tip stabilită prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului³.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 prevede că vehiculele ușoare noi trebuie să respecte anumite limite de emisii (standardele Euro 5 și Euro 6) și stabilește cerințe suplimentare privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Dispozițiile tehnice specifice necesare pentru punerea în aplicare a regulamentului respectiv au fost stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei⁴ și, ulterior, prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei⁵.

¹ JO C , , p. .

² 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).

³ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru), JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁴ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

- (3) Cerințele privind omologarea de tip legate de emisiile autovehiculelor au devenit treptat și semnificativ mai restrictive prin introducerea și revizuirea ulterioară a standardelor Euro. În timp ce, în general, vehiculele au furnizat reduceri substanțiale ale emisiilor în gama de poluanți reglementați, acest lucru nu a fost valabil pentru emisiile de NOx ale motoarelor diesel sau pentru particulele emise de motoarele pe benzină cu injecție directă, instalate în special în vehiculele utilitare ușoare. Prin urmare, este necesar a se întreprinde măsuri pentru corectarea acestei situații.
- (4) Comisia a efectuat o analiză detaliată a procedurilor, încercărilor și cerințelor aferente omologării de tip care sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 692/2008, pe baza cercetărilor proprii și a informațiilor externe, și a constatat că emisiile generate în condiții reale de conducere pe drum de vehiculele Euro 5 sau Euro 6 depășesc în mod semnificativ emisiile măsurate în cadrul noului ciclu de conducere european (NEDC - *New European Driving Cycle*) reglementar, în special în ceea ce privește emisiile de NOx ale vehiculelor cu motor diesel.
- (5) Ca urmare, Comisia a elaborat o nouă metodologie pentru încercarea emisiilor vehiculelor în condiții reale de conducere, numită procedura de încercare a emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE). Procedura de încercare RDE a fost introdusă prin Regulamentele (UE) 2016/427⁶ și (UE) 2016/646 ale Comisiei⁷, ulterior preluate în Regulamentul (UE) 2017/1151 și îmbunătățite în continuare prin Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei⁸.
- (6) Regulamentul (UE) 2016/646⁹ a introdus datele de aplicare a procedurii de încercare referitoare la RDE, precum și criteriile de conformitate pentru RDE. În acest scop, factorii de conformitate specifici poluării au fost utilizați pentru a se ține seama de incertitudinile tehnice și statistice ale măsurătorilor efectuate prin intermediul sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS).

⁵ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

⁶ Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei din 10 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 82, 31.3.2016, p. 1).

⁷ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 109, 26.4.2016, p. 1).

⁸ Regulamentul (UE) 2017/1154 din 7 iunie 2017 al Comisiei de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1151 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele ușoare pentru pasageri și de vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO L 175, 7.7.2017, p. 708)

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

- (7) La 13 decembrie 2018, Tribunalul a pronunțat hotărârea în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16¹⁰ privind o acțiune în anulare a Regulamentului (UE) 2016/646. Tribunalul a anulat partea din Regulamentul (UE) 2016/646 care a stabilit factorii de conformitate utilizați pentru a evalua conformitatea rezultatelor încercării RDE cu limitele de emisii stabilite în Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Curtea a constatat că numai legiuitorul putea introduce factorii de conformitate respectivi, deoarece aceștia se refereau la un element esențial al Regulamentului (CE) nr. 715/2007.
- (8) Tribunalul nu a contestat justificarea tehnică a factorilor de conformitate. Prin urmare, și având în vedere că, în stadiul actual de dezvoltare tehnologică, există încă o discrepanță între emisiile măsurate în condiții reale de conducere și cele măsurate în laborator, este oportun să se introducă factorii de conformitate în Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
- (9) Pentru a permite producătorilor să respecte limitele de emisii Euro 6 în contextul procedurii de încercare referitoare la RDE, criteriile de conformitate pentru RDE ar trebui să fie introduse în două etape. În cursul primei etape, la cererea producătorului, ar trebui să se aplice un factor de conformitate temporar, în timp ce, în a doua etapă, ar trebui să se utilizeze numai factorul de conformitate final. Comisia ar trebui să examineze factorii finali de conformitate în funcție de progresul tehnic.
- (10) Tratatul de la Lisabona permite legiuitorului să delege Comisiei competența de a adopta acte fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general, care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale actului legislativ. Măsurile care pot fi acoperite prin delegarea de competențe, astfel cum se prevede la articolul 290 alineatul (1) din TFUE, corespund, în principiu, celor prevăzute în procedura de reglementare cu control, instituită prin articolul 5a din Decizia 1999/468/CE a Consiliului¹¹. Prin urmare, este necesar să se adapteze la articolul 290 din TFUE dispozițiile din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 care prevăd utilizarea procedurii de reglementare cu control.
- (11) Pentru a contribui la realizarea obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului și pentru a reduce emisiile vehiculelor, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește normele detaliate privind procedurile, încercările și cerințele specifice pentru omologarea de tip. Delegarea respectivă ar trebui să includă completarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 prin astfel de norme revizuite, precum și prin ciclurile de încercare utilizate pentru măsurarea emisiilor; cerințele pentru punerea în aplicare a interdicției privind utilizarea dispozitivelor de manipulare care reduc eficacitatea sistemelor de control al emisiilor, măsurile necesare pentru punerea în aplicare a obligației unui producător de a furniza acces nelimitat și standardizat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, adoptarea unei proceduri de măsurare revizuite pentru particule. De asemenea, delegarea ar trebui să includă modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 în scopul de a revizui factorii de conformitate finali în sens descrescător pentru a reflecta progresul tehnic în PEMS și de a reevalua valorile-limită bazate pe masa particulelor, precum și de a introduce valori-limită bazate pe numărul de particule. Este deosebit de important ca, în cursul

¹⁰ Hotărârea din 13 decembrie 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles și Ayuntamiento de Madrid /Comisia*, T-339/16, T-352/16 și T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).

lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul trebuie să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții trebuie să aibă acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (12) Pentru a se asigura continuitatea punerii în aplicare în funcție de progresul tehnic, procedurile de reglementare cu control pendinte la data intrării în vigoare a prezentului regulament pentru care comitetul a emis deja un aviz ar trebui să fie finalizate în conformitate cu articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (13) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a articolului 4 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 715/2007, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de punere în aplicare. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹².
- (14) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume stabilirea de norme privind emisiile provenite de la autovehicule pentru a contribui la realizarea obiectivelor de bază privind calitatea aerului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre întrucât autovehiculele cu o omologare de tip valabilă pot fi comercializate dincolo de frontierele naționale, ci, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, 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 enunțat la articolul menționat mai sus, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (15) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

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

„2. La cererea producătorului, omologarea de tip acordată în temeiul prezentului regulament poate fi extinsă de la vehiculele care intră sub incidența alineatului (1) la vehiculele din categoriile M₁, M₂, N₁ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă de referință de cel mult 2 840 kg și care îndeplinesc cerințele prevăzute în prezentul regulament. ”;
- (2) la articolul 3, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: ”;

¹² 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).

(3) articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament. De asemenea, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării și care necesită omologare de tip, vândute sau puse în exploatare în interiorul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.

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

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„4. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, procedurile și cerințele specifice menționate la alineatele (2) și (3). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).”;

(4) Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) la alineatul (3), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru a completa alineatele (1) și (2) prin stabilirea de cerințe specifice și prin elaborarea procedurilor, încercărilor și cerințelor specifice pentru omologarea de tip prevăzute în prezentul alineat referitoare în special la:”;

(5) la articolul 6 alineatul (7), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care, la momentul respectiv, aceste informații nu sunt încă disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament, producătorul trebuie să le furnizeze în termen de șase luni de la data omologării de tip.”;

(6) Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

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

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

(7) Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Începând de la 2 iulie 2007, la cererea producătorului, autoritățile naționale nu pot refuza, din motive legate de emisii sau de consumul de combustibil al vehiculelor, acordarea omologării CE de tip sau a omologării de tip naționale pentru un tip nou de vehicul, nici nu pot interzice înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou, în cazul în care vehiculul respectiv respectă prezentul regulament și, în special, valorile-limită Euro 5 prevăzute în tabelul 1 din anexa I sau valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I, sub rezerva articolului 4 alineatul (1) al doilea paragraf.”

(b) alineatele (4) și (5) se înlocuiesc cu următorul text:

„4. Cu începere de la 1 septembrie 2014, respectiv de la 1 septembrie 2015 în cazul vehiculelor din categoria N₁ clasele II și III și din categoria N₂, autoritățile naționale trebuie să refuze, din motive legate de emisii sau de consumul de combustibil, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională tipurilor noi de vehicule care nu respectă prezentul regulament și, în special, valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I.

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

5. Cu începere de la 1 septembrie 2015, respectiv de la 1 septembrie 2016 în cazul vehiculelor din categoria N₁ clasele II și III și din categoria N₂, autoritățile naționale trebuie să considere că, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prezentul regulament și, în special, valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I [„astfel cum sunt determinate în conformitate cu alineatul (4) al doilea paragraf”], certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 18 din Directiva 2007/46/CE și, din motive legate de emisii sau de consumul de combustibil, trebuie să interzică înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a acestor vehicule.

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

(8) Articolul 11 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. În cazul dispozitivelor noi de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehiculele omologate în conformitate cu prezentul regulament, autoritățile naționale interzic vânzarea sau montarea acestora pe un vehicul, dacă acestea nu aparțin unui tip căruia i s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.”;

(9) La articolul 12 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„1. Statele membre pot să prevadă stimulente financiare care se aplică autovehiculelor produse în serie care respectă prevederile prezentului regulament.”;

(10) la articolul 14, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a pentru a adopta următoarele măsuri pe baza rezultatelor Programului CEE-ONU de măsurare a particulelor, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, fără a reduce nivelul de protecție a mediului din Uniune:

- (a) modificarea prezentului regulament în scopul revizuirii valorilor-limită pentru masa și numărul particulelor prevăzute în anexa I;
- (b) completarea prezentului regulament prin adoptarea unei proceduri de măsurare revizuite pentru numărul de particule.

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

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

(11) se introduce următorul articol 14a:

„Articolul 14a

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 5 alineatul (3), la articolul 8 și la articolul 14 alineatele (2) și (3) este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la... *[data intrării în vigoare]*. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3), la articolul 8 și la articolul 14 alineatele (2) și (3) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte să adopte un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3), al articolului 8 și al articolului 14 alineatele (2) și (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici

Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”;

(12) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
 2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”;
- (13) Anexa I se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

Articolul 3

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele