



P9_TA(2023)0394

Omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7)

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 9 noiembrie 2023 referitoare 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)) ⁽¹⁾

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(C/2024/2856)

Amendamentul 1

Propunere de regulament

Considerentul -1 (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(-1) <i>Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2030 stabilește urmărirea unui obiectiv de reducere la zero a poluării drept unul dintre cele șase obiective tematice ale Uniunii pentru perioada de până la 31 decembrie 2030, inclusiv în privința produselor chimice periculoase, pentru a obține un mediu fără substanțe toxice, inclusiv pentru aer, apă și sol, precum și în privința poluării luminoase și fonice, și protejarea sănătății și prosperității oamenilor, animalelor și ecosistemelor de riscurile legate de mediu și de impactul negativ aferent.</i> ⁽¹⁾ <i>Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 aprilie 2022 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2030 (JO L 114, 12.4.2022, p. 22).</i>

⁽¹⁾ Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în temeiul articolului 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A9-0298/2023).

Amendamentul 2

Propunere de regulament

Considerentul -1 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(-1a) Pactul verde european ^(1a) reprezintă propunerea Uniunii de a iniția o tranziție care urmărește să realizeze până cel târziu în 2050 o economie neutră din punct de vedere climatic, curată și circulară, optimizând gestionarea resurselor, reducând la minimum poluarea și recunoscând în același timp nevoia de politici profund transformatoare. De asemenea, Uniunea se angajează să respecte Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă ^(1b) și obiectivele sale de dezvoltare durabilă ^(1c). Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă adoptată în decembrie 2020 ^(1d) și Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării ^(1e) adoptat în mai 2021 abordează în mod specific aspectele legate de poluarea generată de transporturi prevăzute în Pactul verde european. Alte politici deosebit de relevante pentru această inițiativă includ, de exemplu, Directiva privind calitatea aerului înconjurător ^(1f), noua Strategie industrială pentru Europa ^(1g), standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane ^(1h) și obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi ⁽¹ⁱ⁾. ^(1a) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european; COM(2019) 640 final ^(1b) https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1 ^(1c) https://sdgs.un.org/goals ^(1d) COM(2020) 789 final ^(1e) COM(2021) 400 final ^(1f) Directiva 2008/50/CE ^(1g) COM(2020) 102 final și COM(2021) 350 final ^(1h) COM/2021/556 ⁽¹ⁱ⁾ COM(2023) 88 final

Amendamentul 3

Propunere de regulament

Considerentul 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(1) Piața internă este o zonă în cadrul 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.	(1) Piața internă este o zonă în cadrul 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, precum și pentru pneurile cu care sunt echipate toate vehiculele .
⁽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).	⁽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 4

Propunere de regulament

Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(2a) O tranziție de succes către o mobilitate cu emisii zero necesită o abordare integrată și un mediu propice pentru a stimula inovarea și pentru a menține poziția de lider tehnologic a Uniunii în acest sector. Aceasta include investiții publice și private în cercetare și inovare, creșterea ofertei de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, instalarea infrastructurilor de reîncărcare și de realimentare, integrarea în sistemele energetice, furnizarea durabilă de materiale, precum și producția, reutilizarea și reciclarea durabilă a bateriilor în Europa. Este necesară o acțiune coerentă la nivelul Uniunii, precum și la nivel național, regional și local.

Amendamentul 5

Propunere de regulament

Considerentul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(2b) Pentru a sprijini tranziția către o mobilitate curată, reindustrializând în același timp Europa și sprijinind cetățenii, este esențial ca prețurile vehiculelor private și comerciale să fie accesibile cetățenilor și întreprinderilor. Acest lucru va contribui la menținerea calității vieții, a competitivității industriale și a inovației și va sprijini crearea de locuri de muncă și dezvoltarea competențelor în sector.

Amendamentul 6

Propunere de regulament

Considerentul 2 c (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(2c) Ar trebui să se asigure o tranziție echitabilă și acceptabilă din punct de vedere social către o mobilitate cu emisii zero. Prin urmare, este important să se țină seama de efectele sociale ale unei astfel de tranziții de-a lungul întregului lanț valoric al sectorului autovehiculelor și să se abordeze proactiv implicațiile pentru ocuparea forței de muncă. În cadrul Mecanismului pentru o tranziție justă urmează să fie dezvoltate programe specifice la nivel european, național și regional, cum ar fi elaborarea unor planuri pentru o tranziție justă pentru regiunile dependente de industria auto în scopul recalificării, al perfecționării și al redistribuirii lucrătorilor, precum și inițiative de educație și căutare de locuri de muncă în comunitățile și regiunile afectate, în strâns dialog cu partenerii sociali și cu autoritățile competente. Ca parte a acestei tranziții, ar trebui consolidate atât ocuparea forței de muncă în rândul femeilor, cât și egalitatea de șanse în acest sector.

Amendamentul 7

Propunere de regulament

Considerentul 4

Textul propus de Comisie	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 constatat 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.	(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⁾.
⁽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).	⁽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).	⁽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 8

Propunere de regulament

Considerentul 5

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(5) Încorporarea 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) Încorporarea 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 și a unor reguli și condiții de încercare diferite pentru astfel de vehicule.

Amendamentul 9

Propunere de regulament

Considerentul 7

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(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.	(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 încercări, 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

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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.	(8) Pentru a se asigura că atât emisiile vehiculelor ușoare, cât și cele ale vehiculelor grele sunt limitate în condiții reale relevante din punct de vedere statistic , 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. Această încercare pe șosea trebuie să se bazeze pe conducerea normală și să excludă conducerea pârținitoare.

Amendamentul 11

Propunere de regulament

Considerentul 10

Textul propus de Comisie	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 în Uniune.	(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 preconizată a vehiculelor ^(1a) și utilizarea lor standard la nivelul Uniunii, având în vedere diferențele dintre statele membre. Acest lucru este deosebit de important pentru cumpărătorii de vehicule de ocazie, care se așteaptă ca vehiculul să aibă aceleași emisii ca în momentul introducerii sale inițiale pe piață.
	^(1a) Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA), „Vehicles in Use, Europe 2022” („Vehicule în utilizare, Europa 2022”).

Amendamentul 12

Propunere de regulament

Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(10a) <i>Statele membre sunt încurajate să dezvolte și să pună în aplicare strategii pentru a stimula reînnoirea parcului auto, cu scopul de a facilita o tranziție progresivă a parcului auto european către vehicule cu emisii scăzute, contribuind la un ecosistem al transporturilor mai curat și mai durabil.</i>

Amendamentul 13

Propunere de regulament

Considerentul 11

Textul propus de Comisie	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, 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.	(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, deoarece aceste tehnologii sunt deja dovedite și implementate eficient din punctul de vedere al costurilor pe alte piețe și regiuni , este oportun ca Uniunea să se alinieze la alte piețe prin stabilirea valorilor-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 14

Propunere de regulament

Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(11a) Pentru controlul emisiilor asociate cu realimentarea, sistemele de bord de recuperare a vaporilor la realimentare au fost implementate pe alte piețe și regiuni de peste 15 ani, cu o eficiență demonstrată în materie de control al vaporilor. Sistemele de bord de recuperare a vaporilor la realimentare nu necesită întreținere sau inspecții anuale pentru a menține un nivel mai ridicat de eficiență a controlului vaporilor la realimentare, rămânând în același timp compatibile cu actualele stații de benzină din etapa II.

Amendamentul 15

Propunere de regulament

Considerentul 12

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(12) Alte emisii decât cele de gaze de eșapament 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 eșapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eșapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eșapament 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.	(12) Alte emisii decât cele de gaze de eșapament 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 eșapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eșapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eșapament ar trebui măsurate și limitate. Comisia ar trebui să efectueze o revizuire înainte de sfârșitul anului 2025 pentru măsurarea abraziunii pneurilor și să definească limitele de abraziune pe baza metodelor de ultimă generație în cazul în care nu au fost stabilite dispoziții uniforme care să se refere la activitatea privind abraziunea pneurilor efectuată în cadrul WP.29 al ONU până la jumătatea anului 2026. Comisia ar trebui să se asigure că ONU în cadrul WP.29 își atinge obiectivele în timp util, reflectând un nivel ridicat de ambiție bazat pe date științifice și tehnice solide. Revizuirea ar trebui să fie însoțită de o propunere legislativă pentru vehiculele cu baterii de tracțiune, inclusiv hibridi plugin și vehicule electrice cu baterii, de adoptare a unor valori-limită ale abraziunii pneurilor compatibile cu obiectivul Uniunii de a reduce cantitatea de microplastice dispersate în mediu cu 30 % până în 2030 și pe baza ratelor de abraziune corespunzătoare stadiului actual al tehnologiei.

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Considerentul 14

Textul propus de Comisie	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 de sănătate a bateriei. În plus, ar trebui introduse cerințe minime de performanță pentru durabilitatea bateriilor autoturismelor, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU ⁽⁴⁷⁾.	(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 performanță pentru durabilitatea bateriilor autoturismelor și a vehiculelor utilitare ușoare, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU ⁽⁴⁷⁾.
⁽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 17

Propunere de regulament

Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(14a) Dispozitivele OBM, OBFCM sau SOH folosesc date generate de vehicul pentru a-i monitoriza conformitatea cu prezentul regulament. Aceleași date ar trebui comunicate, în conformitate cu Actul privind datele, utilizatorilor vehiculelor și furnizorilor lor de servicii, astfel încât utilizatorii vehiculelor să poată beneficia de consiliere și recomandări cu privire la modul în care se pot limita emisiile vehiculului și consumul de energie și se poate prelungi durata de viață a bateriei printr-o mai bună utilizare a vehiculului.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Considerentul 15

Textul propus de Comisie	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. 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.	(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, inclusiv prin acțiuni de împiedicare a publicității, vânzării și instalării dispozitivelor de intervenții neautorizate, și sancționată. 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 19

Propunere de regulament

Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(15a) Pentru a preveni situația în care măsurile de protecție împotriva intervențiilor neautorizate obstrucționează în mod nejustificat concurența, prezentul regulament și legislația secundară ar trebui să mențină posibilitatea operatorilor independenți de a dezvolta, distribui, instala și activa piese de schimb postvânzare. Prin urmare, producătorii ar trebui să asigure operatorilor independenți accesul la informațiile, instrumentele și procesele strict necesare pentru dezvoltarea și instalarea respectivelor piese de schimb.

Amendamentul 20

Propunere de regulament

Considerentul 16

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(16) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați în prezent pentru a detecta anomaliiile 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.	(16) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați în prezent pentru a detecta anomaliiile 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 solicită suficient și prompt efectuarea de reparații. 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 de eșapament , 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. Măsurile de implicare prevăzute de aceste sisteme nu ar trebui să ducă la punerea în pericol a siguranței rutiere sau la limitarea mobilității.

Amendamentul 21

Propunere de regulament

Considerentul 17

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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).	(17) Ar trebui pus la dispoziție un pașaport actualizat de mediu pentru vehicule (environmental vehicle passport – EVP) pentru ca consumatorii să primească informații actualizate pe toată durata de viață a vehiculului, cum ar fi consumul de combustibil, starea de sănătate a bateriilor, valorile-limită ale emisiilor, rezultatele inspecțiilor tehnice periodice, date privind controalele tehnice și alte informații relevante.

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Considerentul 18

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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 CO ₂ care nu intră în domeniul de aplicare al standardelor pentru vehicule cu emisii de CO ₂ 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.	eliminat

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Considerentul 19

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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 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.	(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 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 relevante din punct de vedere statistic , bazate pe cicluri de conducere în condiții reale.

Amendamentul 24

Propunere de regulament

Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(20a) <i>Deși termenul „stare de sănătate” (SOH) se aplică în mod obișnuit pentru a face referire la sănătatea unei baterii la un anumit moment al duratei sale de viață, acest termen nu este definit în mod obișnuit și este determinat printr-o varietate de metodologii diferite: „starea energiei certificate” (SOCE) și „starea autonomiei certificate” (SOCR). Ambii indicatori reprezintă un procent din energia certificată a bateriei sau din autonomia electrică rămasă la un moment dat.</i>

Amendamentul 25

Propunere de regulament

Considerentul 21

Textul propus de Comisie	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 CO ₂ 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	(21) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în scopul completării acestuia , Comisiei ar trebui să i se confere atât competențe de executare, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011, cât și competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene 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 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 pentru vehiculele construite în mai multe etape, precum și procedurile de determinare a valorii emisiilor de CO ₂ 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, dar

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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 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.	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, (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; (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.

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Considerentul 22

Textul propus de Comisie	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 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 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.	(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; 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 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 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.

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(22a) Uniunea este semnatară a Acordului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU), încheiat la 20 martie 1958. Acordul respectiv se referă la standardizarea specificațiilor tehnice pentru vehiculele cu roți, echipamentele asociate acestora și componentele care pot fi instalate pe vehicule cu roți sau utilizate împreună cu acestea. În plus, acesta stabilește condițiile pentru recunoașterea reciprocă a aprobărilor acordate pe baza acestor specificații. Cerințele prevăzute în prezentul regulament ar trebui, după caz, să se alinieze la standardele prevăzute în regulamentele CEE-ONU sau în orice modificări ulterioare ale prezentului regulament, dacă sunt disponibile, în special în ceea ce privește limitele emisiilor de particule la frânare, limitele pentru tipurile de pneuri în ceea ce privește abraziunea și stabilirea unor criterii minime de performanță pentru baterii.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Considerentul 25

Textul propus de Comisie	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.	(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 și prin legislația secundară bazată pe acesta . 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 și economic , în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero va fi mai lungă pentru vehiculele grele.

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 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,	(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, 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 2

Textul propus de Comisie	Amendamentul
2. Prezentul regulament stabilește norme pentru omologarea de tip inițială privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare, supravegherea pieței, durabilitatea sistemelor de control al poluării și a bateriilor de tracțiune, sistemele de monitorizare la bord, dispozițiile de securitate pentru limitarea intervențiilor neautorizate și măsurile de securitate cibernetică, precum și determinarea precisă a emisiilor de CO ₂ , a autonomiei electrice, a consumului de combustibil și de energie și a eficienței energetice.	2. Prezentul regulament stabilește, în plus , norme pentru omologarea de tip inițială privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare, supravegherea pieței, durabilitatea sistemelor de control al poluării și a bateriilor de tracțiune, sistemele de monitorizare la bord, dispozițiile de securitate pentru limitarea intervențiilor neautorizate și măsurile de securitate cibernetică, precum și determinarea precisă a emisiilor de CO ₂ și de poluanți , a autonomiei electrice, a consumului de combustibil și de energie și a eficienței energetice.

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	2a. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, cerințe tehnice și dispoziții administrative comune pentru omologarea de tip privind emisiile generate de abraziunea pneurilor și pentru supravegherea pieței în ceea ce privește pneurile nou-fabricate. Aceste cerințe și dispoziții trebuie considerate ca având un caracter complementar în raport cu cerințele tehnice pentru pneuri și dispozițiile administrative prevăzute de Regulamentul (UE) 2019/2144.

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoriile M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ și N ₃ , precum și remorcilor din categoriile O ₃ și O ₄ , astfel cum se specifică la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, inclusiv celor proiectate și construite în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.	Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoriile M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ și N ₃ , precum și remorcilor din categoriile O ₃ și O ₄ , astfel cum se specifică la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, inclusiv celor proiectate și construite în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, precum și pneurilor din categoriile C₁, C₂ și C₃, astfel cum sunt specificate în Regulamentul nr. 117 al ONU, cu excepția pneurilor cu aderență pe gheață.

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 2

Textul propus de Comisie	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 să fie date în exploatare;	(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, motoarele, sistemele, unitățile tehnice separate sau componentele să fie date în exploatare;

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 4

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	(4) „conformitate în funcționare” sau „ISC” (in-service conformity) înseamnă activitățile desfășurate asupra vehiculelor, motoarelor, sistemelor, unităților tehnice separate sau componentelor în circulație cu scopul de a verifica cerințele de durabilitate stabilite în prezentul regulament;

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 5

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(5) „motor” înseamnă sursa de propulsie a unui vehicul;	(5) „motor” înseamnă motorul cu ardere internă al unui vehicul (ICEV);

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 9

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(9) „emisii de CO ₂ ” sau „CO ₂ ” înseamnă emisiile de dioxid de carbon de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului;	(9) „emisii de CO ₂ ” sau „CO ₂ ” înseamnă emisiile de dioxid de carbon de la țeava de evacuare;

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 10

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(10) „oxizi de azot” sau „NO _x ” înseamnă suma oxizilor de azot emiși de țeava de evacuare;	(10) „oxizi de azot” sau „NO _x ” înseamnă suma oxidului de azot (NO) și a dioxidului de azot (NO₂) emis de țeava de evacuare;

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(10a) „protoxid de azot” sau „N₂O” înseamnă emisiile de protoxid de azot de la țeava de evacuare;

Amendamentul 39**Propunere de regulament****Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 18**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(18) „hidrocarburi nemetanice” sau „NHMC” (non-methane hydrocarbons) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare, cu excepția metanului;	(18) „hidrocarburi nemetanice” sau „NMHC” (non-methane hydrocarbons) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare, cu excepția metanului;

Amendamentul 40**Propunere de regulament****Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 24**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(24) „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat pentru determinarea emisiilor de CO ₂ , 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;	(24) „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat pentru determinarea emisiilor de CO ₂ , a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice la vehiculele grele;

Amendamentul 41**Propunere de regulament****Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 24 a (nou)**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	(24a) „consum de energie” înseamnă consumul de energie electrică de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;

Amendamentul 42

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” înseamnă masa materialului pierdut din pneu din cauza procesului de abraziune, cu referire la activitatea desfășurată în cadrul Grupului operativ comun GRBP/GRPE privind abraziunea pneurilor sub egida Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29) al ONU , și emis în mediu;

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 34

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(34) „sisteme de origine pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme în cazul căroră se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv;	(34) „sisteme de origine pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme în cazul căruia se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv și care este instalat pe vehicul la momentul primei înmatriculări ;

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 36

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	eliminat

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 38

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	(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 și 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 46

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 39

Textul propus de Comisie	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;	(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, precum și pentru inspecțiile tehnice ale vehiculelor ;

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 44

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(44) „intervenție” înseamnă inactivarea sau modificarea de către operatorii economici sau operatorii independenți a motorului, a dispozitivului și a sistemului pentru controlul poluării vehiculului, a sistemului de propulsie, a bateriei de tracțiune, a odometrului, a OBFCM sau a OBD/OBM, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale acestor sisteme și a datelor acestora;	(44) „intervenție” înseamnă inactivarea sau modificarea de către operatorii economici sau operatorii independenți a motorului sau a motorului electric , a dispozitivului și a sistemului pentru controlul poluării vehiculului, a sistemului de propulsie, a bateriei de tracțiune, a odometrului, a OBFCM sau a OBD/OBM, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale acestor sisteme și a datelor acestora;

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 47 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(47) „mic producător” înseamnă un producător a cărui producție este mai mică de 10 000 de autovehicule noi din categoria M ₁ sau 22 000 de autovehicule noi din categoria N ₁ înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și care:	(47) „mic producător” înseamnă un producător a cărui producție este mai mică de 10 000 de autovehicule noi din categoria M ₁ sau 22 000 de autovehicule noi din categoria N ₁ sau 600 de autovehicule noi din categoriile M₂ și M₃ sau 6 900 de autovehicule noi în total din categoriile N₂ și N₃ înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și care:

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 63

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(63) „putere nominală” sau „P _{nominală} ” înseamnă puterea maximă netă a motorului în kW;	(63) „putere nominală” sau „P _{nominală} ” înseamnă puterea maximă netă a motorului sau a motorului electric în kW;

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 65

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(65) „baterie de tracțiune” înseamnă un sistem de baterii care stochează energie cu scopul principal de a propulsa vehiculul;	(65) „baterie de tracțiune” înseamnă un sistem de baterii care stochează energie cu scopul principal de a propulsa vehiculul, inclusiv sistemul său de gestionare a bateriei ;

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 65 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(65a) „sistem de gestionare a bateriei” înseamnă un dispozitiv electronic care controlează sau gestionează funcțiile electrice și termice ale unei baterii cu scopul de a asigura siguranța, performanța și durata de exploatare a acesteia, care gestionează și stochează date privind parametrii care determină starea de sănătate și durata de viață preconizată a bateriei stabiliți în anexa VII la Regulamentul (UE) 2023/1542 și care comunică cu vehiculul în care bateria este încorporată ori cu o infrastructură de reîncărcare publică sau privată;

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 67

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	(67) „autonomie cu emisii zero” înseamnă distanța maximă pe care un vehicul cu emisii zero sau un vehicul care funcționează în modul cu emisii zero o poate parcurge până la epuizarea bateriei de tracțiune sau, în cazul vehiculelor care nu aparțin categoriei ICEV , a rezervorului de combustibil, care, pentru PEV, corespunde autonomiei electrice;

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 71

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	(71) „pașaport de mediu al vehiculului” sau „EVP” (environmental vehicle passport) înseamnă o înregistrare pe suport de hârtie și în format digital care conține toate informațiile necesare pentru a verifica valorile testate și declarate de producător în timpul omologării de tip;

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 72

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(72) „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces” înseamnă un sistem proiectat, construit și instalat pe un vehicul pentru a furniza utilizatorului informații cu privire la emisiile în exces și pentru a impune efectuarea de reparații;	(72) „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces de gaze de eșapament ” înseamnă un sistem proiectat, construit și instalat pe un vehicul pentru a furniza utilizatorului informații cu privire la emisiile în exces de gaze de eșapament și pentru a impune efectuarea de reparații;

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 77

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	eliminat

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 78

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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.	eliminat

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 78 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(78a) „pneu cu aderență pe gheață” înseamnă un pneu pentru zăpadă din clasa C1 destinat utilizării în condiții severe de zăpadă și conceput, în plus, pentru a fi utilizat pe suprafețe de drum acoperite cu gheață și care îndeplinește cerințele incluse în Regulamentul ONU nr. 117.

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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 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.	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. Începând cu datele specifice de aplicare menționate în prezentul regulament, producătorii se asigură că, pentru noile componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de frânare, pneurile 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.

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	La verificarea conformității cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament, în cazul în care încercarea se efectuează în câte o singură condiție de conducere extinsă , emisiile se împart la divizorul pentru condițiile de conducere extinse prevăzut în anexa III.

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Emisiile din timpul regenerării sistemelor pentru controlul poluării vor fi incluse ca medie ponderată pe baza frecvenței și a duratei regenerării.	Emisiile din timpul regenerării sistemelor pentru controlul poluării trebuie să fie incluse ca medie ponderată pe baza frecvenței și a duratei regenerării.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	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 în condițiile de încercare stabilite în anexa III.

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera a

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(a) sisteme OBD capabile să detecteze sistemele care funcționează defectuos, conducând la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor, pentru a facilita reparațiile;	(a) sisteme OBD care pot detecta sistemele care funcționează defectuos, conducând la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor de gaze de eșapament sau la funcționarea defectuoasă a altor componente , pentru a facilita reparațiile;

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera b

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	(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, în limita marjei de toleranță a măsurătorilor aferente OBM sau în modul cu emisii zero ;

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera d

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(d) monitoare SOH ale bateriei de tracțiune și sistemelor de emisie ;	(d) monitoare SOH ale bateriei de tracțiune;

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera e

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(e) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces;	(e) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile de gaze de eşapament în exces;

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera g

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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.	(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 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, de asemenea, pentru furnizarea de servicii prestate de terți către utilizatorul vehiculului, acestea având obiectivul de a îmbunătăți utilizarea vehiculului, a reduce consumul de energie și emisiile vehiculului sau de a prelungi durata de viață a bateriei în funcționare.

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 7 – litera d

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(d) odometru și	(d) odometru,

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 7 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(ea) motorul electric și unitățile de control aferente;

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 7 – litera eb (nouă)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(eb) sistemele de siguranță a vehiculelor.

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 8

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	8. Producătorul previne posibilitatea de exploatare a vulnerabilităților menționate la alineatul (7) în cea mai mare măsură posibilă, pe baza celor mai bune cunoștințe disponibile la momentul omologării de tip. În cazul în care se constată o astfel de vulnerabilitate, producătorul ia toate măsurile posibile ținând seama de stadiul tehnologiei pentru a elimina vulnerabilitatea prin actualizarea software-ului sau prin orice alte mijloace adecvate.

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	8a. Producătorii asigură accesul operatorilor independenți la informațiile, instrumentele și procesele necesare pentru a dezvolta piese de schimb compatibile provenind de pe piața postvânzare și care să îndeplinească cerințele tehnice ale producătorilor și le oferă posibilitatea să instaleze și să activeze aceste piese pe vehicule, inclusiv componentele legate de OBM, în conformitate cu măsurile împotriva intervențiilor neautorizate puse în aplicare de producători. Atunci când iau în considerare să nu pună la dispoziție astfel de informații, instrumente și procese esențiale pentru operatorii independenți din motive legate de protecția împotriva intervențiilor neautorizate, producătorii de vehicule demonstrează dacă nefurnizarea informațiilor, a instrumentelor și a proceselor în cauză ar fi un mijloc proporțional pentru a răspunde preocupărilor respective legate de protecția împotriva intervențiilor neautorizate. Prin urmare, producătorii au obligația de a examina în special dacă ar fi suficient să ia măsuri mai puțin restrictive.

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 10

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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).	eliminat

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
1. Producătorii pot desemna vehiculele pe care le fabrică drept „vehicul Euro 7+” în cazul în care vehiculele respective respectă următoarele 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.	eliminat

Amendamentul 74

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 75

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	Amendamentul
3. Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7A” în 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.	eliminat

Amendamentul 76

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 77

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 „Euro 7AG”.	eliminat

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	Amendamentul
6. La cererea producătorului, pentru vehiculele din categoria N ₂ cu masa maximă cuprinsă între 3,5 și 4,0 tone care provin dintr-un tip de vehicul N ₁ , autoritatea de omologare de tip poate acorda o omologare de tip privind emisiile pentru tipul de vehicul N ₁ . Aceste vehicule sunt desemnate drept „vehicul Euro 7ext”.	eliminat

Amendamentul 79

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 80

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	Amendamentul
3. Producătorii se asigură că dispozitivele 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.	3. Producătorii se asigură că proiectarea și funcționalitatea dispozitivelor OBFCM, OBD și OBM, precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe aceste vehicule respectă dispozițiile prezentului regulament și nu sunt dezactivate atât timp cât vehiculul este în funcțiune.

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	Amendamentul
4. Cerințele menționate la punctele 1-3 se aplică vehiculelor pentru toate tipurile de combustibili sau pentru toate sursele de energie cu care sunt alimentate. Aceleași cerințe se aplică, de asemenea, tuturor unităților tehnice separate și componentelor destinate vehiculelor respective.	4. Cerințele menționate la alineatele (1)-(3) se aplică vehiculelor pentru toate tipurile de combustibili sau pentru toate sursele de energie cu care sunt alimentate. Aceleași cerințe se aplică, de asemenea, tuturor unităților tehnice separate și componentelor destinate vehiculelor respective.

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	Amendamentul
6. Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să aibă toate caracteristicile următoare:	6. Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să aibă următoarele capacități:

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – litera b

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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⁾ ;	(b) comunicarea datelor privind comportamentul vehiculului în ceea ce privește emisiile de gaze de eșapament, 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⁾ sau în scopul depistării intervențiilor neautorizate sau al furnizării de servicii prestate de terți care să ajute utilizatorul vehiculului să reducă emisiile în faza de utilizare;
⁽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).	⁽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).	⁽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 84

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – litera c

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

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 7

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	7. Dispozitivele OBFCM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să fie capabile să comunice toate datele relevante și necesare în temeiul legii ale vehiculului pe care le înregistrează, prin portul OBD și wireless, respectând dispozițiile Regulamentului (UE) 2016/679.

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 8

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	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 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 și Comisia cu privire la neconformitate, împreună cu detaliile corespunzătoare.

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 9

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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).	eliminat

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	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 CO ₂ , 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.	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 CO ₂ , 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 89

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	4. Producătorii eliberează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) pentru fiecare vehicul, care este înmănat la punctul de vânzare împreună cu vehiculul , și îl predau cumpărătorului vehiculului, 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 90

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).	5. Producătorii eliberează un EVP actualizat 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 OBD al vehiculului.

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	Articolul 7a Dispoziții specifice referitoare la abraziunea pneurilor vehiculelor La publicarea dispozițiilor uniforme relevante elaborate de WP.29 al ONU, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru completarea prezentului regulament prin stabilirea metodelor de măsurare și a valorilor-limită ale emisiilor generate de abraziunea pneurilor pentru fiecare categorie de pneuri în scopul omologării de tip, care fac trimitere la dispozițiile și derogările uniforme privind omologarea pneurilor ce urmează să fie stabilite în cadrul WP.29 al ONU în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile generate de abraziunea pneurilor. În cazul în care nu au fost stabilite dispoziții uniforme în cadrul WP.29 al ONU până la 30 iunie 2026 pentru pneurile din categoria C₁ și până la 31 decembrie 2035 pentru pneurile din categoriile C₂ și C₃, Comisia efectuează o revizuire și, dacă este cazul, elaborează o metodă de măsurare a abraziunii pneurilor și definește valori-limită ale abraziunii pentru pneuri pe baza altor metode existente de ultimă generație. În urma acestei revizuiți și dacă este cazul, Comisia adoptă acte delegate până la 30 octombrie 2026, în conformitate cu articolul 16, specificând astfel de metode și stabilind valorile-limită ale emisiilor generate de abraziunea pneurilor pentru fiecare categorie de pneuri.

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 8 – titlu

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Norme speciale pentru micii producători	Norme speciale pentru micii și foarte micii producători

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	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 producători.

Amendamentul 94

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	2. Foarte micii producători respectă valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în încercările de laborator bazate pe cicluri de conducere reală relevante din punct de vedere statistic în scopuri legate de conformitatea în circulație și supravegherea pieței.

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 9 – titlu

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Norme speciale pentru vehiculele construite în mai multe etape	Norme speciale pentru omologarea de tip a vehiculelor construite în mai multe etape

Amendamentul 96**Propunere de regulament****Articolul 9 – alineatul 1**

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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.	1. Dispozițiile specifice stabilite în anexa V - tabelele 3, 4 și 5 se aplică vehiculelor construite în mai multe etape.

Amendamentul 97**Propunere de regulament****Articolul 9 – alineatul 2**

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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 CO ₂ ale acestor vehicule. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).	eliminat

Amendamentul 98**Propunere de regulament****Articolul 10 – alineatul 1**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
1. Autoritățile naționale de omologare instituie măsuri de acordare a omologărilor de tip privind emisiile pentru tipuri de vehicule, componente și unități tehnice separate și de efectuare de încercări, verificări și inspecții pentru a verifica dacă producătorii respectă cerințele privind conformitatea producției și conformitatea în funcționare în conformitate cu anexa V.	1. Autoritățile naționale de omologare instituie măsuri de acordare a omologărilor de tip privind emisiile pentru tipuri de vehicule, sisteme , componente și unități tehnice separate și de efectuare de încercări, verificări și inspecții pentru a verifica dacă producătorii respectă cerințele privind conformitatea producției și conformitatea în funcționare în conformitate cu anexa V.

Amendamentul 99**Propunere de regulament****Articolul 10 – alineatul 2 a (nou)**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	2a. Atunci când efectuează încercări, verificări și inspecții, autoritățile naționale și centrele de încercări actualizează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) cu valorile actualizate pentru informațiile menționate la articolul 3 punctul 71 din prezentul regulament.

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	3a. Începând cu 24 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante și în conformitate cu dispozițiile specifice pentru sisteme, componente și unități tehnice separate, autoritățile naționale de omologare refuză, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie sau de durabilitatea bateriilor, în cazul noilor tipuri de vehicule din categoriile M₁, N₁, să acorde omologarea UE de tip privind emisiile sau omologarea națională de tip privind emisiile dacă nu se respectă prezentul regulament.

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	Amendamentul
4. Începând cu 1 iulie 2025 , autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M ₁ și N ₁ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO ₂ 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.	4. Începând cu 36 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante și în conformitate cu dispozițiile specifice pentru sisteme, componente și unități tehnice separate , autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M ₁ și N ₁ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO ₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	4a. Începând cu 48 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante și în conformitate cu dispozițiile specifice pentru sisteme, componente și unități tehnice separate , autoritățile naționale de omologare refuză, din motive legate de emisiile de CO ₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, în cazul vehiculelor noi din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și al remorcilor noi din categoriile O ₃ , O ₄ , să acorde omologarea UE de tip privind emisiile sau omologarea națională de tip privind emisiile dacă nu se respectă prezentul regulament.

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	Amendamentul
5. Începând cu 1 iulie 2027 , autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și al remorcilor noi din categoriile O ₃ , O ₄ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO ₂ 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.	5. Începând cu 60 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante și în conformitate cu dispozițiile specifice pentru sisteme, componente și unități tehnice separate , autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și al remorcilor noi din categoriile O ₃ , O ₄ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO ₂ 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, vehicule sau remorci .

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 8

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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 conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).	eliminat

Amendamentul 105

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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 M ₁ , N ₁ 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.	1. Începând cu 24 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante , vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M ₁ , N ₁ 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 106

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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 M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ 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.	2. Începând cu 48 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante , vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și pe remorcile din categoriile 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 107

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	3a. Începând cu 12 luni de la adoptarea actului delegat privind omologarea de tip a pneurilor din categoria C₁ în ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor generate de abraziunea pneurilor în conformitate cu articolul 7a, autoritățile naționale acordă omologarea UE de tip pentru componente sau unități tehnice separate în cazul categoriilor noi de pneuri numai dacă se respectă prezentul regulament și refuză să acorde omologarea UE de tip pentru componente/unități tehnice separate în cazul categoriilor noi de pneuri care nu sunt conforme cu prezentul regulament. Începând cu 36 de luni de la adoptarea actului delegat privind omologarea de tip a pneurilor din categoria C₁ în ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor generate de abraziunea pneurilor în conformitate cu articolul 7a, autoritățile naționale refuză să acorde omologarea de tip sau omologarea de tip pentru pneurile noi din categoria C₁ care nu sunt conforme cu prezentul regulament. Pneurile din categoria C₁ care au fost fabricate înainte de termenul referitor la intrarea în vigoare prevăzut la prezentul paragraf și care nu respectă cerințele prezentului regulament și ale măsurilor sale de punere în aplicare pot fi vândute pentru o perioadă de maximum 30 de luni.

Amendamentul 108

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	<i>Intervenția neautorizată care conduce la generarea de emisii ce depășesc valorile-limită prevăzute în anexa I face ca vehiculul să nu mai fie conform cu prezentul regulament.</i>

Amendamentul 109

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	<i>Neconformitatea rezultată în urma unor intervenții neautorizate duce la adoptarea de către autoritățile naționale competente a unor măsuri corective adecvate, inclusiv rechemări, precum și la aplicarea de către acestea a unor sancțiuni financiare eficace, proporționale și disuasive.</i>

Amendamentul 110

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	Amendamentul
2. În timpul verificărilor privind conformitatea în funcționare sau de supraveghere a pieței, autoritățile naționale verifică dacă producătorii de vehicule au instalat corect sistemele de avertizare a conducătorului auto privind emisiile în exces, sistemele de avertizare a conducătorului auto privind nivel scăzut de reactiv și dacă pot avea loc intervenții neautorizate asupra vehiculelor.	2. În timpul verificărilor privind conformitatea în funcționare sau de supraveghere a pieței, autoritățile naționale verifică calitatea reactivului folosit , dacă producătorii de vehicule au instalat corect sistemele de avertizare a conducătorului auto privind emisiile în exces, sistemele de avertizare a conducătorului auto privind nivelul scăzut de reactiv și dacă pot avea loc intervenții neautorizate asupra vehiculelor.

Amendamentul 111

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
1. Comisia sau părțile terțe, în conformitate cu articolul 9 și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858, pot efectua verificările conformității în funcționare și de supraveghere a pieței prevăzute în tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V, pentru a verifica conformitatea vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate cu prezentul regulament.	1. Comisia sau părțile terțe, în conformitate cu articolul 9 și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858, efectuează verificările conformității în funcționare și de supraveghere a pieței prevăzute în tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V, pentru a verifica conformitatea vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate cu prezentul regulament.

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	2a. Comisia monitorizează fără întrerupere situația la nivelul Uniunii cu scopul de a identifica practicile de eludare și neconformitate. 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 113

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	Amendamentul
2. Încercările pentru a dovedi conformitatea cu cerințele de la articolul 4 se aplică de către producători și autoritățile naționale, astfel cum se specifică în anexa V. Comisia și părțile terțe pot efectua încercări pentru a dovedi conformitatea cu cerințele articolului 4 , astfel cum se specifică, de asemenea, în anexa V.	2. Încercările pentru a dovedi conformitatea cu cerințele prezentului regulament se aplică de către producători și autoritățile naționale, astfel cum se specifică în anexa V. Comisia și părțile terțe pot efectua încercări pentru a dovedi conformitatea cu cerințele prezentului regulament , astfel cum se specifică, de asemenea, în anexa V.

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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:	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 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 115

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(da) sistemul de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces;

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(db) sistemul de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv;

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(e) sisteme de protecție împotriva intervențiilor neautorizate, de securitate și de securitate cibernetică;	(e) sisteme de protecție împotriva intervențiilor neautorizate, ținând cont de cerințele pieței postvânzare și de furnizarea către operatorii independenți a tuturor informațiilor, instrumentelor și proceselor necesare pentru dezvoltarea și instalarea pieselor de schimb, precum și sisteme de securitate și de securitate cibernetică;

Amendamentul 118

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 ceea ce privește emisiile de particule pentru toate categoriile de vehicule, ținând seama totodată de alte sisteme montate pe vehicul ce contribuie la frânarea vehiculelor;

Amendamentul 119

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(ga) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora care trebuie modernizate în vehicule deja introduse pe piață pentru a reduce semnificativ emisiile la frânare;

Amendamentul 120

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	3a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru procedurile și încercările pentru omologarea de tip privind emisiile și metodologiile de încercare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea în funcționare, conformitatea producției și supravegherea pieței, pentru toate elementele următoare: (a) tipuri de vehicule din categoriile M1 și N1; (b) tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃; (c) motoare folosite în tipurile de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃; (d) sisteme OBM/OBD; (da) sistemul de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces; (db) sistemul de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv; (e) sisteme de protecție împotriva intervențiilor neautorizate, ținând cont de cerințele pieței postvânzare și de furnizarea către operatorii independenți a tuturor informațiilor, instrumentelor și proceselor necesare pentru dezvoltarea și instalarea pieselor de schimb, precum și sisteme de securitate și de securitate cibernetică; (f) tipuri de sisteme de schimb pentru controlul poluării și piesele acestora; (g) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora;

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(ga) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora care trebuie modernizate în vehicule deja introduse pe piață pentru a reduce semnificativ emisiile la frânare; (h) tipuri de pneuri în legătură cu abraziunea pneurilor; (i) tipuri de vehicule din categoriile M1 și N1; (j) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului pentru vehiculele din categoriile M1 și N1, precum și dispoziții pentru OBFCM; (k) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice și a puterii motorului pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O₃ și O₄, precum și dispoziții pentru OBFCM.

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	Amendamentul
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:	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea în funcționare, conformitatea producției și supravegherea pieței, pentru a stabili următoarele:

Amendamentul 122

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(ba) metodele de omologare de tip a tehnologiilor hibride aplicabile pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃ ;

Amendamentul 123

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 din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ , emisiile de particule la frânare în condiții reale de conducere și frânarea cu recuperare;

Amendamentul 124

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera j

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(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;	(j) caracteristicile și performanțele dispozitivelor OBFCM, ale sistemelor 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 125

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera l

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(l) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării;	(l) metodele și cerințele pentru evaluarea funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării, precum și a calității reactivilor ;

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera o

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(o) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor de vehicule omologate în temeiul desemnărilor de la articolul 5 ;	(o) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor de vehicule;

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera p

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(p) verificarea conformității cu dispozițiile articolului 9 alineatul (1) și procedurile de încercare pentru vehiculele construite în mai multe etape;	(p) verificarea conformității cu procedurile de încercare pentru vehiculele construite în mai multe etape;

Amendamentul 128

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 și pentru preluarea în prezentul regulament a cerințelor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și la articolul 5 alineatul (11) din Regulamentul (UE) 2017/1151 aplicabile vehiculelor din categoriile M₁ și N₁, precum și la punctul 5.1.2 din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 49, revizuirea 6, aplicabil vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃;

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera t

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(t) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor;	eliminat

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera v

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(v) cerințele administrative și documentația pentru omologarea de tip privind emisiile;	(v) cerințele administrative și documentația pentru omologarea de tip privind emisiile și pentru efectuarea de încercări, verificări și inspecții în scopul verificării conformității;

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera w

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(w) obligațiile de raportare, dacă este cazul.	(w) formatul și obligațiile de raportare a datelor , dacă este cazul;

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).	5. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2). Actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3) literele (a)-(f) și (i)-(k) și actele delegate menționate la alineatul (3a) literele (a)-(f) și (i)-(k) și la alineatul (4) literele (a)-(f) și (j)-(w) se adoptă cel târziu la ... [12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3) literele (g)-(h) și actele delegate menționate la alineatul (3a) literele (g)-(h) și la alineatul (4) literele (g)-(i) se adoptă, fără întârzieri nejustificate, în urma publicării dispozițiilor uniforme relevante ale WP.29 al ONU.

Amendamentul 133**Propunere de regulament****Articolul 15 – alineatul 1 – partea introductivă**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
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 acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice pentru a modifica prezentul regulament după cum urmează :

Amendamentul 134**Propunere de regulament****Articolul 15 – alineatul 1 – litera a**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(a) anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7;	(a) anexa III, tabelul 2 , în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7;

Amendamentul 135**Propunere de regulament****Articolul 15 – alineatul 1 – litera b**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(b) anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra frânelor sau pneurilor Euro 7;	(b) anexa III, tabelele 4 și 5 , în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra frânelor sau pneurilor Euro 7;

Amendamentul 136

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(d) articolul 5, prin introducerea de opțiuni și denumiri bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători.	eliminat

Amendamentul 137

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	(ca) <i>dacă este cazul, stabilirea valorilor-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri în anexa I în cazul în care nu au fost stabilite dispoziții uniforme în WP.29 al ONU înainte de termenul relevant prevăzut la articolul 7a;</i>

Amendamentul 138

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(d) stabilirea multiplicatorilor de durabilitate în anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7 M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și a unui raport privind durabilitatea vehiculelor grele prezentat Parlamentului European și Consiliului;	(d) stabilirea multiplicatorilor de durabilitate în anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7 M ₃ , N ₂ , N ₃ și a concluziilor unui raport de evaluare a durabilității vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile prezentat Parlamentului European și Consiliului;

Amendamentul 139

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie	Amendamentul
(e) stabilirea definițiilor și a normelor speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ în temeiul articolului 3 și al articolului 8 din prezentul regulament.	(e) stabilirea normelor speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ în temeiul articolului 3 și al articolului 8 din prezentul regulament.

Amendamentul 140

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	Comisia adoptă actele delegate menționate la literele (a)-(c) fără întârzieri nejustificate în urma publicării dispozițiilor uniforme relevante ale WP.29 al ONU. În cazul în care nu au fost stabilite dispoziții uniforme în WP.29 al ONU până la 30 iunie 2026 pentru pneurile C1 și până la 31 decembrie 2035 pentru pneurile C2 și C3, se aplică articolul 7a din prezentul regulament.

Amendamentul 141

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 15 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la ... [OP - vă rugăm introduceți data = data intrării în vigoare a prezentului regulament]. 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.	2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 alineatul (3a), la articolul 14 alineatul (4) și la articolul 15 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la ... [OP - vă rugăm introduceți data = data intrării în vigoare a prezentului regulament]. 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.

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.	3. Delegarea de competențe menționată la articolul 14 alineatul (3a), la articolul 14 alineatul (4) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

Amendamentul 143

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 6

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 14 alineatul (3a), al articolului 14 alineatul (4) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 242

Propunere de regulament

Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	Amendamentul
	Articolul 16a Plângeri motivate ale persoanelor fizice sau juridice 1. Orice persoană fizică sau juridică, în mod individual sau în asociere, are dreptul de a depune plângeri motivate la autoritățile naționale de supraveghere a pieței atunci când are motive să creadă că unul sau mai mulți producători, operatori economici sau operatori independenți nu respectă prezentul regulament. 2. În cazul în care persoanele care depun plângeri motivate solicită acest lucru, autoritățile de supraveghere a pieței iau măsurile necesare pentru protecția corespunzătoare a identității persoanei respective și a informațiilor cu caracter personal ale acesteia, care, dacă ar fi divulgate, ar fi dăunătoare persoanei respective. 3. Autoritățile naționale de supraveghere a pieței evaluează, fără întârzieri nejustificate, plângerile motivate în mod diligent și imparțial, inclusiv dacă afirmațiile sunt întemeiate și iau măsurile necesare, inclusiv efectuarea de verificări și evaluări în conformitate cu articolele 8 și 51 din Regulamentul (CE) 2018/858, în vederea detectării potențialei neconformități cu prezentul regulament și, după caz, a impunerii măsurilor corective sau a luării măsurilor restrictive corespunzătoare în temeiul articolului 52 din Regulamentul (CE) 2018/858. 4. În termen de 3 luni, autoritatea națională de supraveghere a pieței informează persoanele fizice sau juridice menționate la alineatul (1) cu privire la decizia sa de a da curs sau de a refuza cererea de acțiune și cu privire la orice măsuri pe care intenționează să le ia pentru a răspunde preocupărilor exprimate în plângerea motivată, indicând atât motivele deciziei luate, cât și măsurile propuse.

Amendamentul 144**Propunere de regulament****Articolul 18 – alineatul 2**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
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. 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, inclusiv o evaluare a reducerilor emisiilor de gaze de eșapament și a reducerilor de alte emisii realizate, precum și o evaluare a contribuției sale la respectarea standardelor de poluare atmosferică prevăzute în [propunerea de reformare XXX a Directivei privind calitatea aerului înconjurător].

Amendamentele 181 și 192**Propunere de regulament****Articolul 18 – alineatul 2 a (nou)**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	2a. Până cel târziu la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile.

Amendamentul 146**Propunere de regulament****Articolul 19 – paragraful 1**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă de la 1 iulie 2025 .	Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă de la 1 iulie 2030 .

Amendamentul 147

Propunere de regulament

Articolul 19 – paragraful 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă de la 1 iulie 2027 .	Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă de la 1 iulie 2031 .

Amendamentul 148

Propunere de regulament

Articolul 20 – paragraful 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
Acesta se aplică de la 1 iulie 2025 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ 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 .	Acesta se aplică începând cu 24 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante pentru vehiculele noi de tip M ₁ , N ₁ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și începând cu 36 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante pentru vehiculele noi M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective. Se aplică la 48 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante pentru vehiculele noi de tip M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O ₃ , O ₄ și la 60 de luni de la intrarea în vigoare a întregii legislații secundare relevante pentru vehiculele noi M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O ₃ , O ₄ .

Amendamentul 149

Propunere de regulament

Articolul 20 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Se aplică de la 1 iulie 2030 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ construite de mici producători.	Se aplică de la 1 iulie 2030 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ construite de mici producători și de la 1 iulie 2031 pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ construite de mici producători.

Amendamentul 150

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 1

Textul propus de Comisie				
Tabelul 1: 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 N₁ 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 N₁ 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								
Tabelul 1: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eşapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ cu motor cu ardere internă								
	Vehicule din catego- riile M ₁	N1 (clasa I)	N ₁ (clasa II)	N1 (clasa III)	Bugetul de emisii pen- tru toate deplasările mai mici de 10 km pen- tru vehicu- lele din categoriile M ₁ , N ₁	Bugetul de emisii pen- tru toate deplasările mai mici de 10 km pentru N1 (clasa I)	Bugetul de emisii pen- tru toate deplasările mai mici de 10 km numai pen- tru N ₁ (clasa II)	Bugetul de emisii pen- tru toate deplasările mai mici de 10 km pen- tru categoria N₁ (clasa III)
Masa în stare de funcționare (MSF) în kg	-	Pentru vehiculele din catego- ria N1 cu MSF ≤ 1280	Pentru vehiculele din catego- ria N1 cu 1280 < MSF ≤ 1735	Pentru vehiculele din catego- ria N1 cu 1735 < MSF	-	Pentru vehiculele din catego- ria N1 cu MSF ≤ 1280	Pentru vehiculele din catego- ria N1 cu 1280 < MSF ≤ 1735	Pentru vehi- culele din categoria N1 cu 1735 < MSF
Emisii de poluanți	pe km	pe km	pe km	pe km	pe deplasare	pe deplasare	pe deplasare	pe deplasare
NO _x în mg	60	60	75	82	600	600	750	820
PM în mg	4,5	4,5	4,5	4,5	45	45	45	45
PN ₁₀ în #	6×10 ¹¹	6×10¹¹	6×10 ¹¹	6×10¹¹	6×10 ¹²	6×10¹²	6×10 ¹²	6×10¹²
CO în mg	500	500	630	740	5 000	5 000	6 300	7 400
THC în mg	100	100	130	160	1 000	1 000	1 300	1 600
NMHC în mg	68	68	90	108	680	680	900	1 080
NH ₃ în mg	20	20	20	20	200	200	200	200

Amendamentul 151

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 2

Textul propus de Comisie				
Tabelul 2: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eşapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ şi N ₃ cu motor cu ardere internă, precum şi motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule				
Emisii de poluanţi	Emisii de la rece ⁽¹⁾	Emisii la cald ⁽²⁾	Bugetul de emisii pentru toate depasările mai mici de 3*WHTC	Valorile-limită opţionale ale emisiilor la ralanti ⁽³⁾
	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 #	5x10 ¹¹	2x10 ¹¹	3x10 ¹¹	
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		
(¹) 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. (²) 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. (³) Se aplică numai în cazul în care nu există un sistem care opreşte automat motorul după 300 de secunde de funcţionare continuă la ralanti (după oprirea vehiculului şi acţionarea frânelor).				

Amendamentul		
Tabelul 2: Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eşapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ şi N ₃ cu motor cu ardere internă, precum şi motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule		
Emisii de poluanţi	WHSC (CI) şi WHTC (CI şi PI)	Emisii generate în condiţii REALE de conducere (RDE)
	pe kWh	pe kWh
NO _x în mg	200	260
PM în mg	8	10
PN ₁₀ în #	6x10 ¹¹	7,8x10 ¹¹
CO în mg	1500	1950
NMOG în mg	75	98
NH ₃ în mg	60	78
CH ₄ în mg	500	650
N ₂ O în mg	160	208
HCHO în mg	30	39

Amendamentul 152

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 4 – titlu

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere se aplică până la 31.12.2034	Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere pentru vehiculele cu motor cu ardere internă care se aplică până la 31.12.2034

Amendamentul 153

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie			
Amendamentul			
Tabelul 4a: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere pentru vehiculele pur electrice, vehiculele cu pilă de combustie și vehiculele electrice hibride care se aplică până la 31.12.2029			
Valori-limită ale emisiilor în mg/km pe vehicul	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Vehicule din categoriile M ₂ , M ₃	Vehicule din categoriile N ₂ , N ₃
Emisii de particule la frânare (PM10)	3		
Emisii de particule la frânare (PN)			

Amendamentul 154

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie			
Amendamentul			
Tabelul 4b: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere pentru vehiculele pur electrice, vehiculele cu pilă de combustie și vehiculele electrice hibride care se aplică de la 1.1.2030			
Valori-limită ale emisiilor în mg/km pe vehicul	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Vehicule din categoriile M ₂ , M ₃	Vehicule din categoriile N ₂ , N ₃
Emisii de particule la frânare (PM10)			
Emisii de particule la frânare (PN)			

Amendamentul 155

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 5

Textul propus de Comisie			
Tabelul 5: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în vigoare de la 1.1.2035			
Valori-limită ale emisiilor în mg/km pe vehicul	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Vehicule din categoriile M ₂ , M ₃	Vehicule din categoriile N ₂ , N ₃
Emisii de particule la frânare (PM ₁₀)	3		
Emisii de particule la frânare (PN)			

Amendamentul			
Tabelul 5: Valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare Euro 7 în ciclul standard de conducere pentru toate vehiculele în vigoare de la 1.1.2035			
Valori-limită ale emisiilor în mg/km pe vehicul	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Vehicule din categoriile M ₂ , N ₃	Vehicule din categoriile N ₂ , N ₃
Emisii de particule la frânare (PM ₁₀)			
Emisii de particule la frânare (PN)			

Amendamentul 156

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 6

Textul propus de Comisie			
Tabelul 6: Valorile-limită ale ratei de abraziune a pneurilor Euro 7			
Masă a pneului pierdută în g/1 000 km	Pneuri C1	Pneuri C2	Pneuri C3
Pneuri normale			
Pneuri de iarnă			
Pneuri cu utilizare specială			

Amendamentul				
Tabelul 6: Metoda de încercare , valorile-limită pentru abraziunea pneurilor Euro 7 și calendarul de punere în aplicare				
Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare a regulamentelor actuale și viitoare ale WP29 al ONU
[1xx]	Pneuri în ceea ce privește abraziunea	Seria 00 de amendamente	JO L xxx, xx.x.20XX, p. x	C1, C2 (*), C3 (*)

(*) În viitor, Organizația Națiunilor Unite (ONU) va extinde dezvoltarea unei metode de încercare și a unor limite adecvate pentru evaluarea performanței de abraziune a claselor de pneuri C2 și C3.

Amendamentul 157

Propunere de regulament

Anexa II – tabelul 1

Textul propus de Comisie			
Tabelul 1: 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 %	
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			

Amendamentul			
Tabelul 1: 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 10 ani sau 200 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	85 %	75 %	
PEV	85 %	75 %	
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 200 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			

Amendamentul 158

Propunere de regulament

Anexa II – tabelul 2

Textul propus de Comisie			
Tabelul 2: 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			

Amendamentul			
Tabelul 2: 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 10 ani sau 200 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	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 200 000 km, oricare dintre acestea survine mai întâi	Vehicule până la o durată de viață suplimentară*
OVC-HEV			
PEV			

Amendamentul 159

Propunere de regulament

Anexa III – tabelul 1

Textul propus de Comisie		
Tabelul 1: 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

Tabelul 1: 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

Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse ⁽¹⁾
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) date obținute atunci când se aplică mai multe dintre condițiile stabilite în această coloană – sunt excluse de la încercare.
Temperatură ambiantă	Între 0 °C și 35 °C	Între -7 °C și 0 °C sau între 35 °C și 38 °C
Altitudinea maximă	700 m	Peste 700 m și sub 1 300 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	Între 20 % și 30 % din puterea maximă la roată
Structura deplasării	Oricare, conform utilizării normale ⁽²⁾ și cu excepția condusului distorsionat	Oricare, conform utilizării normale² și cu excepția condusului distorsionat
Kilometraj minim	10 000 km	Între 3 000 și 10 000 km

⁽¹⁾ Este permisă numai combinarea a două condiții extinse de temperatură și altitudine.

⁽²⁾ Utilizarea normală se referă la dinamica cursei stabilită în anexa 9 la Regulamentul ONU nr. 168.

Amendamentul 160

Propunere de regulament

Anexa III – tabelul 2

Textul propus de Comisie

Tabelul 2: 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 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

Amendamentul

Tabelul 2: 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

Măsurarea emisiilor de gaze de eșapament în laborator	Măsurarea emisiilor generate în condiții reale de conducere (RDE)
Pentru toate încercările privind emisiile de gaze de eșapament efectuate utilizând ciclurile de încercare WHTC/WHSC pe banc de încercare pentru motoare, se aplică dispozițiile anexei 4 la Regulamentul ONU nr. 49. ⁽¹⁾	Dispozițiile anexei 8 la Regulamentul ONU nr. 49 ⁽²⁾ se aplică cu următoarele excepții: — pragul de putere din tabelul 1 de la anexa 3 este de 0 %. Pentru intervalele în care puterea este mai mică de 6 %, se utilizează 6 % pentru calcule; — factorul de conformitate (CF) din tabelul 2 de la punctul 6.3, unde valoarea = 1.0 se utilizează pentru toți poluanții. Limitele aplicabile sunt limitele în condiții reale de conducere RDE din anexa I tabelul 2.

⁽¹⁾ Seria 07 de amendamente (JO L 14, 16.1.2023, p. 1).

⁽²⁾ Seria 07 de amendamente (JO L 14, 16.1.2023, p. 1).

Amendamentul 161

Propunere de regulament

Anexa III – tabelul 5

Textul propus de Comisie

Tabelul 5: Condiții de încercare privind conformitatea cu valorile-limită de abraziune a pneurilor

	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Vehicule din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃
Încercarea privind valorile-limită de abraziune a pneurilor	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale

Amendamentul

Tabelul 5: Condiții de încercare privind conformitatea cu valorile-limită de abraziune a pneurilor

	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Vehicule din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃
Încercarea privind valorile-limită de abraziune a pneurilor	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale, în conformitate cu articolul 7a (nou)	Pe baza metodologiilor de încercare elaborate în cadrul ONU pentru încercarea privind abraziunea pneurilor în condiții reale, în conformitate cu articolul 7a (nou)

Amendamentul 162

Propunere de regulament

Anexa IV – tabelul 1

Textul propus de Comisie

Tabelul 1: 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 , N₃<16t, M₃<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

Amendamentul

Tabelul 1: 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 , N₃≤16t, M₃≤7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Durata de viață principală	Până la 200 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	340 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	750 000 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 12 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 400 000 km sau 12 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 900 000 km sau 17 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi

Amendamentul 163
Propunere de regulament
Anexa V – tabelul 3

Textul propus de Comisie

Tabelul 3: 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 CO₂, a consumului de combustibil/energie, a autonomiei cu emisii zero/autonomiei electrice ale unui vehicul	Licență VECTO	Pentru componente	Nu sunt obligatorii
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

Amendamentul

Tabelul 3: Aplicarea **cerințelor pentru încercări**, 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 pentru omologarea de tip 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 și emisiile de CO₂, consumul de combustibil în ciclul tranzitoriu (WHTC la rece și la cald)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de emisii și declarație pentru toți membrii familiei (*) (**)	Obligatorii pentru un motor din afara familiei (**)	
Poluanții gazoși, PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃)	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 categoriile de vehicule aplicabile (**)	Nu sunt obligatorii	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 (**)
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 ²⁸
Durabilitatea privind emisiile	Declarație (**)	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării	Declarație (**)	Nu sunt obligatorii (**)	Opționale (**)
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Determinarea puterii	Obligatorii (**)	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale ²⁸
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

(*) Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.

(**) În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil pentru efectuarea acestei încercări.

Amendamentul 164
Propunere de regulament
Anexa V – tabelul 4

Textul propus de Comisie

Tabelul 4: 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 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)	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	(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 obiectul omologării de tip privind emisiile	Opționale	Obligatorii/opționale	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	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	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

Textul propus de Comisie						
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Declarație demonstrație și	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație documentație și	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 demonstrație și	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale

Amendamentul

Tabelul 4: 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 pentru omologarea de tip 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 care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Autoritatea care acordă omologarea de tip	Părți terțe și Comisia	Autoritățile de supraveghere a pieței	Părți terțe și Comisia
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)	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 categoriile de vehicule aplicabile **	(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 obiectul omologării de tip privind emisiile **	Opționale	Obligatorii/opționale	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	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	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
Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale	Obligatorii	Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării
Durabilitatea bateriei	Declarație	Nu sunt obligatorii	Opționale	Opționale	Opționale	Opționale
Determinarea puterii	Obligatorii **	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 demonstrație și	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale
Protecție împotriva intervențiilor neautorizate, securitate și securitate cibernetică	Declarație documentație și	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Nu sunt obligatorii	Obligatorii	Opționale

**** În cazul unui vehicul cu un sistem motor omologat în ceea ce privește emisiile, producătorul motorului este responsabil pentru efectuarea acestei încercări.**

Amendamentul 165
Propunere de regulament
Anexa V – tabelul 5

Textul propus de Comisie

Tabelul 5: Aplicarea cerințelor de încercare și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderea acesteia în cazul motoarelor destinate vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ pentru producători

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	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 și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil în ciclul tranzitoriu (WHTC la rece și la cald)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de emisii și declarație pentru toți membrii familiei (**)	Obligatorii pentru un motor din afara familiei	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4
Încercări asupra motorului pentru verificarea datelor necesare pentru determinarea emisiilor de CO ₂	Obligatorii	Obligatorii	
Regenerare continuă/periodică	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4	Nu sunt obligatorii	
Puterea motorului	Obligatorii		

(*) Autoritatea de omologare de tip poate solicita efectuarea unei încercări în timpul omologării de tip inițiale.

(**) Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.

Amendamentul

Tabelul 5: Aplicarea cerințelor de încercare și a declarațiilor pentru omologarea de tip și extinderea acesteia în cazul motoarelor destinate vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ pentru producători

Cerințe privind încercările pentru fiecare combustibil	Încercări și cerințe pentru omologarea de tip 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 și emisiile de CO ₂ , consumul de combustibil în ciclul tranzitoriu (WHTC la rece și la cald)	Obligatorii pentru motorul prototip al familiei de emisii și declarație pentru toți membrii familiei **	Obligatorii pentru un motor din afara familiei	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4
Poluanții gazoși, PN în cadrul încercării rutiere (RDE) pentru fiecare combustibil și pentru categoriile de vehicule aplicabile (M₂, M₃, N₂ și N₃)	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 categoriile de vehicule aplicabile	Nu sunt obligatorii	
Încercări asupra motorului pentru verificarea datelor necesare pentru determinarea emisiilor de CO ₂	Obligatorii	Obligatorii	
Regenerare continuă/periodică	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Emisii de gaze de carter	Verificarea instalării sistemului de carter închis sau a traseului spre țeava de evacuare	Nu sunt obligatorii	
Durabilitatea privind emisiile	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Determinarea puterii	Obligatorii	Nu sunt obligatorii	
Diagnosticare la bord (nivelul familiei OBD)	Declarație	Nu sunt obligatorii	
Monitorizare la bord (nivelul familiei OBM)	Efectuate numai cu vehiculul complet, conform tabelor 3 și 4	Nu sunt obligatorii	

**** Pe baza datelor provenite din încercările privind motorul pentru toate categoriile de putere.**