

# PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

---

*Document de ședință*

**A6-0329/2008**

11.8.2008

**\*\*\*I**

## **RAPORT**

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor: Matthias Groote

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare  
*majoritatea voturilor exprimate*
- \*\*I Procedura de cooperare (prima lectură)  
*majoritatea voturilor exprimate*
- \*\*II Procedura de cooperare (a doua lectură)  
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună  
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a  
respinge sau a modifica poziția comună*
- \*\*\* Aviz conform  
*majoritatea membrilor care compun Parlamentul, cu excepția  
cazurilor prevăzute la articolele 105, 107, 161 și 300 din Tratatul  
CE și la articolul 7 din Tratatul UE*
- \*\*\*I Procedura de codecizie (prima lectură)  
*majoritatea voturilor exprimate*
- \*\*\*II Procedura de codecizie (a doua lectură)  
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună  
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a  
respinge sau a modifica poziția comună*
- \*\*\*III Procedura de codecizie (a treia lectură)  
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba proiectul comun*

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus de Comisie.)

### ***Amendamente la un text legislativ***

În amendamentele Parlamentului, textul modificat este evidențiat prin caractere *cursive aldine*. În cazul actelor de modificare, fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție existentă pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care Comisia nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul următor: [...]. Evidențierea cu caractere *cursive simple* este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale textului legislativ propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

## CUPRINS

Pagina

*PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN***Error!**  
**Bookmark not defined.**

*EXPUNERE DE MOTIVE*.....**Error! Bookmark not defined.**

*AVIZUL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR***Error!**  
**Bookmark not defined.**

*AVIZUL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM* .....**Error! Bookmark not defined.**

*PROCEDURĂ*.....**Error! Bookmark not defined.**



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor

(COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

(Procedura de codecizie: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2007)0851),
  - având în vedere articolul 251 alineatul (2) și articolul 95 din Tratatul CE, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C6-0007/2008),
  - având în vedere articolul 51 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și avizul Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor, precum și cel al Comisiei pentru transport și turism (A6-0329/2008),
1. aprobă propunerea Comisiei astfel cum a fost modificată;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial această propunere sau să o înlocuiască cu un alt text;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

### Amendamentul 1

#### Propunere de regulament

#### Considerentul 5

#### *Textul propus de Comisie*

(5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenite de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii.

#### *Amendamentul*

(5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenite de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii **și un cadru temporal adecvat pentru realizarea**

***acestora și efectuarea dezvoltărilor tehnice necesare.***

*Justificare*

*Parliament and the Commission seek to improve air quality in the EU, and this must be achieved. However, industry needs sufficient time to respond to the new legislation and prepare the requisite technical developments for the market.*

**Amendamentul 2**

**Propunere de regulament  
Considerentul 6a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(6a) Adaptarea retroactivă a vehiculelor utilitare grele vechi prin sisteme mai moderne de control al emisiilor ar îmbunătăți calitatea aerului. Comisia ar trebui să ia în considerare prezentarea unei propuneri legislative comunitare privind sistemele respective, care ar asigura, de asemenea, limitarea emisiilor de dioxid de azot care provin din astfel de sisteme de control al emisiilor.***

*Justificare*

*Each year approximately 10% of the heavy duty vehicle fleet is replaced. For that reason the effect of the Euro VI provisions will take a number of years to be fully realised. In order to achieve the maximum effect from the current proposal, the Commission should investigate whether EU legislation to retro-fit systems for existing vehicles can be put forward.*

**Amendamentul 3**

**Propunere de regulament  
Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(7) Este important ca, la stabilirea standardelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și producătorilor, costurile directe și indirecte pentru

(7) Este important ca, la stabilirea standardelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și producătorilor, costurile directe și indirecte pentru

operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață.

operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață. ***Pentru a favoriza competitivitatea producătorilor, standardele privind emisiile ar trebui să rămână neschimbate pentru o perioadă de cel puțin cinci ani.***

#### *Justificare*

*The industry needs a minimum period of stability of five years for each emission standard in order to get the return on the investments necessary to introduce the new technology. Very frequent modifications of the emissions requirements oblige the manufacturers to dedicate a lot of resources to updating current products. This penalises the time to market of new products, generating a competitive disadvantage. Only guaranteeing a sufficient and proper lead time will not jeopardise competitiveness and will ensure the achievement of environmental targets in the long term.*

#### **Amendamentul 4**

##### **Propunere de regulament Considerentul 8**

###### *Textul propus de Comisie*

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este ***recomandabil*** să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure

###### *Amendamentul*

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor ***în modul cel mai adecvat, fără a cauza clienților dezavantaje disproporționate față de beneficii***, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este ***necesar*** să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de

accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

#### *Justificare*

*The Commission should have the power to adopt only appropriate measures concerning access to vehicle repair and maintenance information. There is no reason to cause a disproportionate burden in relation to the benefits to the customers. For example, extending the definition of repair and maintenance information to the remote diagnostic and obliging the manufacturers to enable accredited independent repairers to access the vehicle security system appear not to be appropriate.*

*It is not only appropriate but necessary to lay down technical specifications to be followed by the manufacturers in their websites.*

#### **Amendamentul 5**

##### **Propunere de regulament Considerentul 8a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8a) Până cel târziu la ...\*, Comisia ar trebui să revizuiască funcționarea sistemului de acces nelimitat la informațiile referitoare la reparațiile și întreținerea vehiculelor pentru a stabili dacă se recomandă consolidarea tuturor dispozițiilor care reglementează accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor într-o legislație-cadru revizuită privind omologarea de tip. În cazul în care dispozițiile care reglementează accesul la aceste informații sunt consolidate astfel, dispozițiile corespondente din prezentul regulament ar trebui abrogate, atât timp cât se mențin drepturile existente de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.***

---

*\* Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.*



### *Justificare*

*Access to all repair and maintenance information should be incorporated into the framework directive on type approval or other framework legislation on type approval. The corresponding Euro 5/6 regulation for passenger cars ((EC) No 715/2007) contains an identical recital (No 9).*

### **Amendamentul 6**

#### **Propunere de regulament Considerentul 8b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8b) Comisia ar trebui să încurajeze dezvoltarea unui format standard armonizat la nivel internațional pentru accesul nelimitat și standardizat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de exemplu prin activitățile desfășurate de Comitetul European pentru Standardizare (CEN).***

### *Justificare*

*The Commission shall push for an internationally harmonised ISO-standard format for the access to repair information, to ensure the development of an international harmonisation of motor vehicle regulation and to extend harmonisation to areas not yet covered*

### **Amendamentul 7**

#### **Propunere de regulament Considerentul 8c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8c) Este esențial să se elaboreze un standard european comun pentru formatul informațiilor privind diagnosticarea la bord și al informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Deoarece formatul existent al Organizației pentru promovarea standardelor referitoare la informația structurată (OASIS) nu poate fi aplicat integral informațiilor privind diagnosticarea la bord și informațiilor***

*referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru vehiculele grele, CEN a primit mandatul de a elabora un standard amplu pentru informațiile respective. Standardul în cauză ar trebui să se bazeze pe formatul OASIS, adaptându-l la necesitățile speciale ale vehiculelor grele. Până la momentul adoptării standardului respectiv de către CEN, informațiile privind diagnosticarea la bord și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru vehiculele grele ar trebui prezentate într-un mod ușor accesibil și într-un format care să garanteze un acces nediscriminatoriu. Aceste informații ar trebui să fie publicate pe site-urile de internet ale producătorilor sau, dacă acest lucru nu este fezabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat. Specificațiile referitoare la domeniul de aplicare al informațiilor tehnice definite în documentul SCI-D2 al OASIS ar trebui incluse în măsurile adoptate pentru punerea în aplicare a prezentului regulament.*

#### *Justificare*

*Heavy duty vehicles are often assembled by a single manufacturer, but a significant number are built in multi-stages and are sold as e.g. chassis and engine. The aftermarket needs to obtain repair information for both fully assembled vehicles and for vehicles sold in e.g. engine/chassis form.*

*It is not possible to simply carry-over the rules on access to repair information from Euro 5 (passenger cars) to Euro VI (heavy duty vehicles). The standardised format therefore has to be adjusted to the needs of the heavy duty vehicles sector.*

#### **Amendamentul 8**

##### **Propunere de regulament Considerentul 15**

*Textul propus de Comisie*

(15) Pentru a controla mai bine emisiile reale, inclusiv OCE și pentru a facilita

*Amendamentul*

(15) Pentru a controla mai bine emisiile reale, inclusiv OCE și pentru a facilita

procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptate o metodologie de testare și cerințe de performanță, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (SPME).

procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptate, **într-un interval adecvat**, o metodologie de testare și cerințe de performanță, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (SPME).

*Justificare*

*The inclusion of these elements is a very important step towards globally harmonised legislation and for the global competitiveness of the EU industry. The Commission should be bolder in the language it uses and adopt such Global Technical Regulations (gtrs) in Euro VI.*

**Amendamentul 9**

**Propunere de regulament  
Considerentul 18a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(18a) Statele membre ar trebui să elaboreze măsuri ambițioase pentru a asigura adaptarea retroactivă a vehiculelor utilitare grele în conformitate cu standardele EURO VI.***

*Justificare*

*The existing vehicles remain a large part of the fleet for years and retrofitting has a large potential for reducing emissions.*

**Amendamentul 10**

**Propunere de regulament  
Considerentul 18b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(18b) Statele membre ar trebui să monitorizeze periodic proporția de reînnoire și adaptare retroactivă a vehiculelor, să își intensifice eforturile de reducere a proporției de vehicule mai poluante și să prezinte anual Comisiei rezultatele monitorizării.***

*Justificare*

*Monitoring and reporting can build a basis for making emissions reduction policy more efficient in the future.*

## **Amendamentul 11**

### **Propunere de regulament Considerentul 24**

#### *Textul propus de Comisie*

(24) În special, trebuie conferită Comisiei competența de a introduce în anexa I valori limită în funcție de numărul particulelor, pentru a specifica valoarea nivelului admis de NO<sub>2</sub> în valoarea limită a oxidului de azot, de a stabili procedurile specifice, testele și cerințele pentru omologarea-tip, precum și o procedură de măsurare a numărului particulelor și de a adopta măsuri privind emisiile în afara ciclului, accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor și ciclurile de testare utilizate în măsurarea emisiilor. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să completeze prezentul regulament prin adăugarea de elemente noi neesențiale, acestea ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

#### *Amendamentul*

(24) În special, trebuie conferită Comisiei competența de a introduce în anexa I, **după caz**, valori limită în funcție de numărul particulelor, pentru a specifica valoarea nivelului admis de NO<sub>2</sub> în valoarea limită a oxidului de azot, de a stabili procedurile specifice, testele și cerințele pentru omologarea-tip, precum și o procedură de măsurare a numărului particulelor și de a adopta măsuri privind emisiile în afara ciclului, **utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor**, accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor și ciclurile de testare utilizate în măsurarea emisiilor. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să completeze prezentul regulament prin adăugarea de elemente noi neesențiale, acestea ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

#### *Justificare*

*Measurements of emissions in real driving conditions often reveal substantial differences between these and the figures for test-cycle emissions. In order to prevent vehicles from being designed specifically for the test cycle, which will produce higher emissions the rest of the time, the use of portable emission measurement systems and the measurement of off-cycle emissions are essential.*

## Amendamentul 12

### Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

#### *Amendamentul*

Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, **care permite extinderea, în anumite condiții specifice, a autorizațiilor acordate tipurilor de vehicule cu o masă de referință ≤ 2 610 kg, la tipuri similare de vehicule cu o masă de referință ≤ 2 840 kg.**

#### *Justificare*

*A number of (light-duty) vehicles types have the same technical basis. Depending on the specific upper body used, their weights might either be just beneath or just over the 2.610 kg threshold. That would mean that two vehicles which were technically identical would be treated differently; one would be considered a light-duty vehicle, and the other a heavy duty vehicle. This would make a difference with regards to the technical requirements for type approval. The provision of Regulation 715/2007/EC on this matter is added to clarify the situation.*

## Amendamentul 13

### Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. „motor” înseamnă **sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca unitate tehnică separată, astfel cum este definită la punctul 25 de la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE;**

#### *Amendamentul*

1. „sistem motor” înseamnă **motorul, sistemul de control al emisiilor și interfața de comunicare (hardware și mesaje) dintre unitatea/unitățile electronică/electronice de control (UEC) a/ale sistemului motor și alte unitate de transmisie sau de control al vehiculului;**

#### *Justificare*

*Concerning point 1: compliance with Euro VI must be demonstrated for the whole 'engine system'. The engine system is the optimum interplay between the engine, the exhaust after-treatment system and additional control elements. The definition of 'engine' must be modified*

accordingly or replaced by a definition of 'engine system'. WHDC gtr No 4 already includes definitions for 'engine system', 'engine type' and 'exhaust after-treatment system', which can appropriately be incorporated here.

## **Amendamentul 14**

### **Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 1a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**1a. „tip de motor” înseamnă o categorie de motoare în cadrul căreia nu există diferențe în ceea ce privește caracteristicile de bază ale motorului;**

*Justificare*

*Concerning point 1: compliance with Euro VI must be demonstrated for the whole 'engine system'. The engine system is the optimum interplay between the engine, the exhaust after-treatment system and additional control elements. The definition of 'engine' must be modified accordingly or replaced by a definition of 'engine system'. WHDC gtr No 4 already includes definitions for 'engine system', 'engine type' and 'exhaust after-treatment system', which can appropriately be incorporated here.*

## **Amendamentul 15**

### **Propunere de regulament Articolul 3 - punctul 1b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**1b. „sistem de tratare ulterioară a gazelor de eșapament” înseamnă un catalizator (cu oxidare sau tricomponent), un filtru de particule, un sistem DeNox, o combinație între un DeNox și un filtru de particule sau un alt dispozitiv de reducere a emisiilor montat în aval față de motor. Această definiție nu conține recircularea gazelor de eșapament (RGE), care trebuie considerată parte integrantă a motorului;**

*Justificare*

*Concerning point 1: compliance with Euro VI must be demonstrated for the whole 'engine system'. The engine system is the optimum interplay between the engine, the exhaust after-treatment systems and additional control elements. The definition of 'engine' must be modified accordingly or replaced by a definition of 'engine system'. WHDC gr No 4 already includes definitions for 'engine system', 'engine type' and 'exhaust after-treatment system', which can appropriately be incorporated here.*

## **Amendamentul 16**

### **Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 7**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p>7. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem <b>de control al emisiilor</b> capabil să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor <b>coduri de eroare</b> stocate în memoria unui calculator;</p>	<p>7. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem <b>aflat la bordul unui vehicul sau motor</b>, capabil să <b>detecteze defecțiuni și, dacă este cazul, să indice apariția acestora printr-un sistem de alarmă</b>, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor <b>informații</b> stocate în memoria unui calculator <b>și să comunice informațiile respective în exterior; în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta o altă definiție pentru a reflecta progresul tehnic al sistemelor OBD;</b></p>

#### *Justificare*

*The OBD system does not actually control emissions. The OBD system monitors the performance of the systems and components that do control emissions. The proposed new definition is in line with the one of the WWH-OBD (World Wide Harmonized On-Board Diagnostics).*

## **Amendamentul 17**

### **Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 11**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p>11. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate</p>	<p>11. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate</p>

informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea **sau** reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor sau echipamentelor la vehicule;

informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea, reinițializarea **sau sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a** parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor sau echipamentelor la vehicule.  
**Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și la distanță pentru a permite reparatorilor independenți agreați să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului;**

#### *Justificare*

*With the growing (electronic) complexity of vehicles, manufacturers are increasingly providing remote diagnostic support facilities. With a view to creating a level playing field between operators, these facilities should also be made available to independent operators to enable them to offer customers continued choice in repair provision. Furthermore, reference should be made to a secure link between a vehicle and the manufacturer for the re-setting of immobilisers and the re-programming of electronic control units.*

#### **Amendamentul 18**

##### **Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 11a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**11a. „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața autorităților de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare și pentru garantarea conformității producției. Această persoană sau acest organism nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele producției vehiculului, sistemului, componentei sau a unității tehnice separate care face obiectul procesului de**



*omologare;*

*Justificare*

*Self-explanatory (definition from Article 3.27 of Directive 2007/46/EC).*

## **Amendamentul 19**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 - alineatul 4 - introducere și litera a**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p>(4) În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia adoptă măsurile de punere în aplicare a prezentului articol. Aceste măsuri vizează:</p> <p>(a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, <i>emisiile la temperatură ambientală scăzută</i>, numărul <i>particulelor</i>, emisiile la turația de mers în gol, opacitatea fumului și funcționarea, respectiv regenerarea corectă a dispozitivelor de control al poluării;</p>	<p>(4) În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia adoptă măsurile de punere în aplicare a prezentului articol. Aceste măsuri <b><i>trebuie puse în aplicare până cel mai târziu la 31 decembrie 2009 și</i></b> vizează:</p> <p>(a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, <b><i>utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor în vederea verificării emisiilor reale provenite de la vehicule în timpul utilizării, verificarea și limitarea emisiilor în afara ciclului pentru a asigura respectarea valorilor-limită de emisii prevăzute în anexa I, stabilirea de valori-limită pentru numărul de particule care să asigure respectarea obiectivelor ambițioase în materie de protecție a mediului</i></b>, emisiile la turația de mers în gol, opacitatea fumului și funcționarea, respectiv regenerarea corectă a dispozitivelor de control al poluării;</p>

*Justificare*

*The implementing measures should be instituted by 1 April 2009 so that manufacturers and subcontractors have all the information they need in order to re-equip vehicles in accordance with the rules in time. Measurements of emissions in real driving conditions often reveal substantial differences between these and the figures for test-cycle emissions. In order to prevent vehicles from being designed specifically for the test cycle, which will produce higher emissions the rest of the time, the use of portable emission measurement systems and the*

*measurement of off-cycle emissions are essential.*

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 4 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri privind norme, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip.**

**eliminat**

#### *Justificare*

*This paragraph is formulated too indeterminately and too openly and allows the Commission too much freedom of action in the comitology procedure. This could result in delays in the adoption of implementing measures. The requirements for type approval should be definitive. It should only be possible to introduce new requirements with the involvement of Parliament and the Council.*

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 - alineatul 1 - paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord) și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

(1) Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord), **la diagnosticare și alte echipamente, la instrumente, inclusiv orice software relevant**, și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

#### *Justificare*

*Independent operators need access to manufacturers' original tools and test equipment to carry out specialist repair. As the Motor Vehicles Block Exemption Regulation (EC) N° 1400/2002 expires in 2010, an identical provision granting the same rights should be*

*included into this Regulation.*

## **Amendamentul 22**

### **Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 1**

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord) și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

*Se aplică* articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

#### *Amendamentul*

(1) Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord) și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

***În cazul omologării de tip cu mai multe etape, producătorul responsabil pentru respectiva omologare de tip este responsabil și pentru transmiterea de informații privind repararea referitoare la etapa respectivă, atât producătorului final, cât și operatorilor independenți. Producătorul final este responsabil pentru transmiterea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți. Taxele pentru timpul de acces se percep o singură dată.***

Articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ***se aplică în mutatis mutandis. Informațiile privind întreținerea, repararea și diagnosticarea la bord trebuie să fie conforme cu standardul CEN, odată ce acesta este adoptat.***

***Până la aprobarea acestui nou format standard de către CEN, informațiile privind întreținerea, repararea și diagnosticarea la bord pentru vehicule trebuie să fie prezentate într-o formă ușor de înțeles și nediscriminatorie. Informațiile trebuie publicate pe site-ul web al producătorului sau, atunci când acest lucru nu este posibil din cauza naturii informațiilor, într-o altă formă adecvată.***

## *Justificare*

*Heavy goods vehicles are often assembled by a single manufacturer. However, many of these vehicles are manufactured in several stages and, for example, sold as a chassis and an engine. The aftermarket requires repair information about both completely assembled vehicles and vehicles sold as a chassis and an engine. The provisions governing access to repair information cannot simply be transferred from Euro V (private cars) to Euro VI (heavy goods vehicles). The standard format must be adapted to the particularities of heavy goods vehicles.*

### **Amendamentul 23**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Comisia, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, stabilește și actualizează, pentru punerea în aplicare a alineatului (1) din prezentul articol, specificațiile tehnice privind modul în care informațiile OBD și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie furnizate.

##### *Amendamentul*

(2) Comisia, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, stabilește și actualizează, pentru punerea în aplicare a alineatului (1) din prezentul articol, specificațiile tehnice ***corespunzătoare*** privind modul în care informațiile OBD și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie furnizate. ***Comisia ține seama de actuala tehnologie a informației, de viitoarea tehnologie în materie de vehicule, de standardele în vigoare ale Organizației Internaționale de Standardizare (ISO) și de posibilitatea existenței unui standard ISO la nivel mondial.***

## *Justificare*

*It is very important to take in to account the current and coming vehicle technology and ISO standards, when the Commission establish and update technical specifications relating to OBD information and vehicle repair and maintenance information.*

### **Amendamentul 24**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

(2) Începând cu **1 octombrie 2014**, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule.

*Amendamentul*

(2) Începând cu **48 de luni de la intrarea în vigoare a măsurilor de aplicare a prezentului regulament prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) și articolul 6 alineatul (2)**, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule.

*Justificare*

*An interval of 48 months should elapse between publication of the implementing provisions and the entry into force of the new emission standards, to ensure that manufacturers and component suppliers have all the information required in order to be able to make all the necessary technical changes to new vehicles.*

**Amendamentul 25**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 10**

*Textul propus de Comisie*

**Articolul 10**

**Stimulente financiare**

**(1) Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot oferi stimulente financiare care se aplică autovehiculelor în producție de serie, care respectă prevederile prezentului regulament.**

**Stimulentele respective se aplică tuturor**

*Amendamentul*

**eliminat**

*vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament. Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la 1 octombrie 2014 cel târziu.*

*(2) Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot acorda stimulente financiare pentru adaptarea valorilor limită ale emisiilor, stabilite în anexa I pentru vehiculele în funcționare și pentru eliminarea vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament.*

*(3) Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (1) și (2) nu depășesc costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice montate pentru a asigura respectarea valorilor-limită de emisii prevăzute în anexa I, inclusiv costurile pentru montarea acestora la vehicule.*

*(4) Comisia este informată în timp util cu privire la planurile de introducere sau modificare a stimulentele financiare prevăzute la alineatele (1) și (2).*

#### *Justificare*

*Allowing individual member states to provide for financial incentives is against the principles of the Single Market and could be anti-competitive.*

### **Amendamentul 26**

#### **Propunere de regulament Articolul 12**

##### *Textul propus de Comisie*

(1) După încheierea Programului de măsurare a particulelor al ONU/CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor, Comisia ia următoarele măsuri, fără a scădea nivelul privind

##### *Amendamentul*

(1) După încheierea **părților relevante ale** Programului de măsurare a particulelor al ONU/CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor **și cel târziu până la 1 aprilie 2009**, Comisia ia următoarele

protecția mediului în cadrul Comunității:

(a) introducerea valorilor limită în funcție de numărul particulelor și, după caz, precizarea nivelului admis de componentă de NO<sub>2</sub> în valoarea limită de oxizi de azot **în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE;**

(b) adoptarea procedurii de măsurare pentru numărul particulelor

(2) Comisia stabilește factorii de corelare dintre Testul european în ciclu tranzitoriu (ETC) și Testul european în mod stabilizat (ESC), astfel cum sunt descrise în Directiva 2005/55/CE și ciclurile de conducere tranzitorii globale (WHTC) și ciclurile de conducere în regim stabilizat globale (WHSC) și adaptează valorile limită în consecință.

(3) Comisia supune analizei procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (4), **precum și ciclurile de încercare efectuate pentru măsurarea emisiilor.**

Dacă în urma analizei se constată că procedurile, testele, cerințele și ciclurile de încercare nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, acestea se adaptează astfel încât să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea.

(4) Comisia supune analizei poluanții enumerați la punctul 2 din articolul 3. În cazul în care Comisia consideră necesară reglementarea emisiilor de poluanți suplimentari, aceasta **modifică prezentul regulament în consecință.**

măsurii, **în conformitate cu articolul 39, alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, dar** fără a scădea nivelul privind protecția mediului în cadrul Comunității:

(a) introducerea valorilor limită în funcție de numărul particulelor și, după caz, precizarea nivelului admis de componentă de NO<sub>2</sub> în valoarea limită de oxizi de azot;

(b) adoptarea procedurii de măsurare pentru numărul particulelor.

(2) Comisia stabilește factorii de corelare dintre Testul european în ciclu tranzitoriu (ETC) și Testul european în mod stabilizat (ESC), astfel cum sunt descrise în Directiva 2005/55/CE și ciclurile de conducere tranzitorii globale (WHTC) și ciclurile de conducere în regim stabilizat globale (WHSC) și adaptează valorile limită în consecință, **în conformitate cu articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE.**

(3) Comisia supune analizei procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (4). Dacă în urma analizei se constată că procedurile, testele și cerințele nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, acestea se adaptează **în conformitate cu articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE** astfel încât să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea.

(4) Comisia supune analizei poluanții enumerați la punctul 2 din articolul 3. În cazul în care Comisia consideră necesară reglementarea emisiilor de poluanți suplimentari, aceasta **prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament.**

### *Justificare*

*The implementing measures should be adopted by 1 April 2009 so that industry has all the information it requires in order to re-equip vehicles in accordance with the rules in time.*

### **Amendamentul 27**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 16 – alineatul 2a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) Comisia adoptă măsurile de aplicare prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) și articolul 6 alineatul (2) până la 31 decembrie 2009.***

### *Justificare*

*Manufacturers require a certain transition period between the entry into force of the Regulation and the committee procedure. In conjunction with the Euro V and Euro VI standards, the Commission has adopted various new provisions relating to newer private cars under the committee procedure, which will already become binding under the Euro V standard in September 2009, so that manufacturers are permitted hardly any transition period. The Euro VI standard should take account of this problem.*

### **Amendamentul 28**

#### **Propunere de regulament**

#### **Anexa I**

*Textul propus de Comisie*

#### **ANEXA I Limitele de emisie Euro VI**

	Valori-limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> (3) (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	masă PM (mg/kWh)	număr PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			<b>400</b>	10	10	
ETC	4000	160			<b>400</b>	10	10	



(CI)								
ETC (PI)	4000		160	500	<b>400</b>	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

*Amendamentul*

**ANEXA I**  
**Limitele de emisie Euro VI**

	Valori-limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> (3) (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	masă PM (mg/kWh)	număr PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			<b>500</b>	10	10	
ETC (CI)	4000	160			<b>500</b>	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	<b>500</b>	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

*Justificare*

*A marginal increase in NO<sub>x</sub> limit value allows technical solutions that will reduce the CO<sub>2</sub> by as much as 50%. This amendment provides a win-win solution on both air pollutants and greenhouse gases by delivering a better trade-off between NO<sub>x</sub> and CO<sub>2</sub> emissions.*

## EXPUNERE DE MOTIVE

The combustion of fuels based on fossil energy carriers such as petrol, diesel and gas releases emissions which damage health and flora and fauna, as well as contributing to the warming of the atmosphere.

Clean heavy-duty vehicles make a substantial contribution to better air quality in Europe. This is closely linked to the average age of the vehicle fleet on Europe's roads. If the average age of such vehicles falls, the proportion of them that emit less exhaust gases which damage the environment and health rises.

### The Commission proposal

In connection with the Sixth Environmental Action Programme and the Clean Air for Europe Programme, which was based on it, the Commission submitted a proposal for a thematic strategy on air pollution in September 2005. The Commission proposal for a Euro VI regulation, submitted on 21 December 2007, is intended to be one of the measures to promote clean air.

The Commission proposal provides for the introduction of harmonised technical rules for heavy-duty vehicles in order to ensure the functioning of the internal market together with a high level of environmental protection. Limits are established for damaging emissions of carbon monoxide (CO), nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) and particulates (PM). In comparison with Euro-V, the permitted particle mass is to be reduced by 66% and NO<sub>x</sub> emissions by 80%. In order to facilitate the objective of a functioning internal market while maintaining a high level of environmental protection, the Commission proposal also provides for measures relating to access to repair information.

In parallel with the proposal for a regulation which is under consideration (the 'policy regulation'), a 'technical regulation' is being drafted in line with the two-level approach to set out the technical specifications which comply with the underlying requirements.

The Euro VI regulation is intended to replace the Euro IV emission limits which have applied since November 2006 and to replace in 2013 the Euro V emission limits which are to apply from October 2008.

### Rapporteur's approach

The rapporteur regrets that the Commission proposal does not set more ambitious limits for particle mass. During the preparatory discussions it became clear that further reductions in the limits are needed in order to ensure the use of closed filters which filter out ultra-fine particles. This is technically feasible and has already been measured in tests. The rapporteur therefore proposes going a step further and reducing the particle mass limit from the figure of 10 mg/kWh in the Commission proposal to 5 mg/kWh.

The Commission proposal provides for the new limits to be introduced only with effect from 2013. However, the state of technical progress permits an earlier date of introduction. The rapporteur therefore calls for the work under the comitology procedure to be completed by 1 April 2009. The new emission limits should enter into force for new vehicle types 36 months later, i.e. on 1 April 2012, and for all vehicles on 1 April 2013.

The particulates problem should not be forgotten amongst all the debates on nitrogen oxides. In cities, especially, this pollution is perceptible. The introduction of a particle number in correlation with a small particle mass will ensure that ultrafine particles are not released. The particle number should be laid down as part of the implementing measures.

The rapporteur supports and advocates the option which remains in the Commission proposal for Member States to promote early introduction of clean vehicles by means of financial incentives.

The Commission has incorporated in its proposal the rules on access to repair information from Euro 5 and 6. Here, the rapporteur supports the Commission proposal and stresses that independent market operators must be afforded standardised access to repair and OBD information in the same way as authorised dealers and repairers. Maintenance and repair of motor vehicles help to ensure that vehicles function well and operate properly. If independent market operators can also carry out repairs without problems, this will facilitate access to regular maintenance. Regular maintenance ensures safe and moreover less environmentally damaging operation of a vehicle and therefore deserves support.

Independent tests show that emissions under real operating conditions can certainly differ from those measured in the test cycle. In order to ensure that vehicles abide by limits even outside the test cycle, the rapporteur calls for the use of portable emission measurement systems and the introduction of procedures to measure off-cycle emissions.

Retrofitting of heavy-duty vehicles with diesel particle filters can result in higher emissions of NO<sub>2</sub>. Many towns and communes will find it difficult to comply with the forthcoming NO<sub>2</sub> limits under the air quality directive. In order to ensure that source-based emissions are reduced, it is important to regulate retrofitting of vehicles already in operation. The rapporteur calls on the Commission to draft a proposal on this.

In the light of the discussion on climate change and the cost savings arising from lower consumption, the rapporteur also calls on the Commission, if appropriate in the light of the measurements obtained, to submit a proposal on the regulation of carbon dioxide emissions from heavy-duty vehicles.

In demarcating what decisions are to be taken under codecision and what under comitology, it is necessary to ensure that important decisions such as those on the introduction of limits for new substances are decided under codecision.

At present, vehicles which reduce their emissions using a reagent can also operate without this reagent, thus under real driving conditions causing emissions far greater than permitted by the limits which are called for. In future, manufacturers should ensure that vehicles which comply with the Euro VI limits by using this technology can no longer be driven without the **consumable reagent. This would guarantee compliance with the limits.**



25.6.2008

## AVIZUL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Raportoare pentru aviz: Anja Weisgerber

### JUSTIFICARE SUCCINTĂ

The objective of the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on type-approval of motor vehicles and engines with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and on access to vehicle repair and maintenance information is to lay down harmonised rules on the construction of motor vehicles to ensure the functioning of the internal market while at the same time ensure a high level of environmental protection regarding emissions of atmospheric pollutants.

With a view to guaranteeing effective competition on the market in repair and maintenance services and ensuring that independent operators are not excluded from that market, vehicle manufacturers must grant independent operators, such as repairers, manufacturers or distributors of repair equipment, tools or spare parts, unrestricted and **standardised access to on-board diagnostic (OBD) information and vehicle repair and maintenance information**

The Draftsperson overall supports the proposal, but suggests further improvements regarding the access to vehicle repair information. Heavy duty vehicles are often produced in multi-stages, and the access to vehicle repair information shall therefore be secured in these situations as well, to ensure that independent operators have access to up-to-date information of all aspects of the vehicle. The draftsperson therefore proposes that in the case of a multi-stage type-approval, the manufacturer responsible for each approval is also responsible for the supply of repair information for that stage to both the final manufacturer and independent operators.

It is not possible to simply carry over the rules on access to repair and maintenance

information from Euro 5 (passenger cars) to Euro VI (heavy duty vehicles) regarding the standardised submission format. Therefore the Commission has given a mandate to the European Committee for Standardisation to develop a new format for submitting repair and maintenance information which reflects the up to date vehicles technology and is also applicable for heavy duty vehicles. As soon as this new format is adopted all repair and maintenance information shall be submitted in accordance with the new format.

## AMENDAMENTE

*Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:*

### Amendamentul 1

#### Propunere de regulament Considerentul 8

##### *Textul propus de Comisie*

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este **recomandabil** să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

##### *Amendamentul*

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este **necesar** să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

*Justificare*

*It is not only appropriate but necessary to lay down technical specifications to be followed by the manufacturers in their websites.*

**Amendamentul 2**

**Propunere de regulament  
Considerentul 8a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8a) Până cel târziu la ...\*, Comisia ar trebui să revizuiască funcționarea sistemului de acces nelimitat la informațiile referitoare la reparațiile și întreținerea vehiculelor pentru a stabili dacă se recomandă consolidarea tuturor dispozițiilor care reglementează accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor într-o legislație-cadru revizuită privind omologarea de tip. În cazul în care dispozițiile care reglementează accesul la aceste informații sunt consolidate astfel, dispozițiile corespondente din prezentul regulament ar trebui abrogate, atât timp cât se mențin drepturile existente de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.***

---

*\*Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.*

*Justificare*

*Access to all repair and maintenance information should be incorporated into the framework directive on type approval or other framework legislation on type approval. The corresponding Euro 5/6 regulation for passenger cars ((EC) No 715/2007) contains an identical recital (No 9).*

### Amendamentul 3

#### Propunere de regulament Considerentul 8b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8b) Comisia ar trebui să încurajeze dezvoltarea unui format standard armonizat la nivel internațional pentru accesul nelimitat și standardizat la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de exemplu prin activitățile desfășurate de CEN.***

*Justificare*

*The Commission shall push for an internationally harmonised ISO-standard format for the access to repair information, to ensure the development of an international harmonisation of motor vehicle regulation and to extend harmonisation to areas not yet covered*

### Amendamentul 4

#### Propunere de regulament Considerentul 8c (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8c) Este indispensabil să se elaboreze un standard european comun pentru formatul informațiilor privind diagnosticarea la bord și al informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Deoarece formatul existent OASIS nu poate fi aplicat integral informațiilor privind diagnosticarea la bord și informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru vehiculele grele, CEN a primit mandatul de a elabora un standard amplu pentru informațiile respective. Standardul în cauză ar trebui să se bazeze pe formatul OASIS, adaptându-l la necesitățile speciale ale vehiculelor grele. Până la momentul adoptării standardului respectiv de către CEN, informațiile privind diagnosticarea la bord și***



*informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru vehiculele grele ar trebui prezentate într-un mod ușor accesibil și într-un format care să garanteze un acces nediscriminatoriu. Informațiile ar trebui să fie publicate pe site-urile de internet ale producătorilor sau, dacă acest lucru nu este fezabil datorită naturii informațiilor, într-un alt format adecvat. Specificațiile referitoare la domeniul de aplicare al informațiilor tehnice definite în documentul SC1-D2 al OASIS ar trebui incluse în măsurile adoptate pentru punerea în aplicare a prezentului regulament.*

*Justificare*

*See justification for amendment to article 6(1).*

**Amendamentul 5**

**Propunere de regulament  
Articolul 3 – punctul 7**

*Textul propus de Comisie*

(7) „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem **de control al emisiilor** capabil să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul **unor coduri de eroare** stocate în memoria unui calculator;

*Amendamentul*

(7) „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem **afiat la bordul unui vehicul sau motor**, capabil să **detecteze defecțiuni și, dacă este cazul, să indice apariția acestora printr-un sistem de alarmă**, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul **unor informații** stocate în memoria unui calculator **și să comunice informațiile respective în exterior; în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta o altă definiție pentru a reflecta progresul tehnic al sistemelor OBD;**

*Justificare*

*The OBD system does not actually control emissions. The OBD system monitors the performance of the systems and components that do control emissions. The proposed new*

definition is in line with the one of the WWH-OBD (World Wide Harmonized On-Board Diagnostics).

## Amendamentul 6

### Propunere de regulament

#### Articolul 5 – alineatul 4 – paragraful 2

##### *Textul propus de Comisie*

4. În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri privind norme, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip.

##### *Amendamentul*

4. În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri privind norme, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip **în conformitate cu prezentul regulament în vederea adaptării sale la progresul științific și tehnic sau la evoluțiile în definirea normelor de calitate a aerului, cu condiția să prezinte o evaluare a impactului global, în cazul în care sunt implicate sarcini suplimentare substanțiale.**

##### *Justificare*

*We need to ensure that the Comitology procedure does not impose an unnecessary extra burden on industry.*

## Amendamentul 7

### Propunere de regulament

#### Articolul 6 – alineatul 1

##### *Textul propus de Comisie*

1. Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord) și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

##### *Amendamentul*

1. Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord) și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

***În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul responsabil de fiecare omologare este, de asemenea, responsabil de furnizarea informațiilor privind***

*repararea aferente etapei respective atât către producătorul final, cât și către operatorii independenți. Producătorul final este responsabil de furnizarea de informații operatorilor independenți în ceea ce privește întregul vehicul. Taxele pentru timpul de acces se percep o singură dată.*

Se aplică articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

*În consecință, se aplică articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. După adoptarea standardului relevant CEN, informațiile privind diagnosticarea la bord și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor se bazează pe standardul respectiv.*

*Până la adoptarea standardului CEN corespunzător, informațiile privind diagnosticarea la bord și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil și nediscriminatoriu. Informațiile ar trebui să fie publicate pe site-urile de internet ale producătorilor sau, dacă acest lucru nu este fezabil datorită naturii informațiilor, într-un alt format adecvat.*

#### *Justificare*

*Heavy duty vehicles are often assembled by a single manufacturer, but a significant number are built in multi-stages and are sold as e.g. chassis and engine. The aftermarket needs to obtain repair information for both fully assembled vehicles and for vehicles sold in e.g. engine/chassis form.*

*It is not possible to simply carry-over the rules on access to repair information from Euro 5 (passenger cars) to Euro VI (heavy duty vehicles). The standardised format therefore has to be adjusted to the needs of the heavy duty vehicles sector.*

### **Amendamentul 8**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

2. Comisia, în conformitate cu procedura

2. Comisia, în conformitate cu procedura

stabilită la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, stabilește și actualizează, pentru punerea în aplicare a alineatului (1) din prezentul articol, specificațiile tehnice privind modul în care informațiile OBD și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie furnizate.

stabilită la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, stabilește și actualizează, pentru punerea în aplicare a alineatului (1) din prezentul articol, specificațiile tehnice **corespunzătoare** privind modul în care informațiile OBD și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie furnizate. **Comisia ține seama de actuala tehnologie a informației, de viitoarea tehnologie în materie de vehicule, de standardele ISO în vigoare și de posibilitatea existenței unui standard ISO la nivel mondial.**

#### *Justificare*

*It is very important to take in to account the current and coming vehicle technology and ISO standards, when the Commission establish and update technical specifications relating to OBD information and vehicle repair and maintenance information.*

### **Amendamentul 9**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

2. **Începând cu 1 octombrie 2014**, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule.

##### *Amendamentul*

2. **După [48 de luni de la intrarea în vigoare a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) primul paragraf și articolul 6 alineatul (2) primul paragraf]**, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule.

#### *Justificare*

*There should be an interval of 48 months between the publication of the implementing provisions and the entry into force of the new emissions standards to ensure that manufacturers and distributors are in possession of all the information they need to apply the*

*requisite technological advances to new vehicles.*

## **Amendamentul 10**

### **Propunere de regulament Articolul 10**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

#### **Articolul 10**

**eliminat**

#### **Stimulente financiare**

***1. Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot oferi stimulente financiare care se aplică autovehiculelor în producție de serie, care respectă prevederile prezentului regulament.***

***Stimulentele respective se aplică tuturor vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament. Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la 1 octombrie 2014 cel târziu.***

***2. Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot acorda stimulente financiare pentru adaptarea valorilor limită ale emisiilor, stabilite în anexa I pentru vehiculele în funcționare și pentru eliminarea vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament.***

***3. Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (1) și (2) nu depășesc costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice montate pentru a asigura respectarea valorilor-limită de emisii prevăzute în anexa I, inclusiv costurile pentru montarea acestora la vehicule.***

***4. Comisia este informată în timp util cu privire la planurile de introducere sau modificare a stimulentei financiare***

*prevăzute la alineatele (1) și (2).*

*Justificare*

*Allowing individual member states to provide for financial incentives is against the principles of the Single Market and could be anti-competitive.*

**Amendamentul 11**

**Propunere de regulament  
Articolul 13 – punctul -1 (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***-1. La articolul 3, formula introductivă de la punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:***

***„2. «vehicule concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice» înseamnă vehiculele cu motoare diesel din categoria M, care pot fi unul din următoarele:”***

*Justificare*

*Regulation 715/2007 covering the EURO 5/6 standards introduced the concept of “special social needs” (SSN) vehicles that will have a justified benefit by being able to be type approved for EURO 5 against the emissions standards applicable to category N1 Class III vehicles. This means that Minibuses (M1) are allowed to emit more NOx than normal passenger cars (if they only have nine seats including the driver). However, the same Minibus (M2) if designed with an additional seat is treated like a normal passenger car. This amendment aims to end this unfair situation created by the definition of the SSN and to enlarge the definition of SSN to all Minibuses.*

**Amendamentul 12**

**Propunere de regulament  
Articolul 15 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

1. Directiva 80/1269/CEE a Consiliului, Directivele 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE și 2005/78/CE ale Comisiei, precum și Directiva 2005/55/CE se abrogă

1. Directiva 80/1269/CEE a Consiliului, Directivele 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE și 2005/78/CE ale Comisiei, precum și Directiva 2005/55/CE se abrogă ***[după 48 de luni de la intrarea în vigoare***

*de la data de 1 octombrie 2014.*

*a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) primul paragraf și articolul 6 alineatul (2) primul paragraf].*

*Justificare*

*There should be an interval of 48 months between the publication of the implementing provisions and the entry into force of the new emissions standards to ensure that manufacturers and distributors are in possession of all the information they need to apply the requisite technological advances to new vehicles.*

**Amendamentul 13**

**Propunere de regulament**

**Articolul 16 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

Prezentul regulament se aplică **de la 1 aprilie 2013**. Cu toate acestea, articolele 8 alineatul (3) și 10 se aplică de la data intrării în vigoare, iar punctele 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) și 3(d)(i) din anexa II se aplică **de la 1 octombrie 2014**.

*Amendamentul*

Prezentul regulament se aplică **[după 36 de luni de la intrarea în vigoare a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) primul paragraf și articolul 6 alineatul (2) primul paragraf]**. Cu toate acestea, articolele 8 alineatul (3) și 10 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului Regulament, iar punctele 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) și 3(d)(i) din anexa II se aplică **[după 48 de luni de la intrarea în vigoare a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) primul paragraf și articolul 6 alineatul (2) primul paragraf]**.

*Justificare*

*There should be an interval of 36 months (or, in the case of new vehicle models, 48 months) between the publication of the implementing provisions and the entry into force of the new emissions standards to ensure that manufacturers and distributors are in possession of all the information they need to apply the requisite technological advances to new vehicles.*

## Amendamentul 14

### Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2a. Comisia adoptă până cel mai târziu la 31 decembrie 2009 normele de aplicare menționate la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) și articolul 6 alineatul (2).**

*Justificare*

*All manufacturers need sufficient lead-in time from the completion and entry into force of the co-decision and the comitology procedure. For the recent Euro 5/6 for passenger cars the Commission introduced several new measures during the comitology procedure which will hardly be finished before they become mandatory as part of Euro 5 from September 2009 and leaves the manufacturers with almost no lead-in time. This concern must be addressed in Euro VI.*



## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor		
<b>Referințe</b>	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
<b>Comisia competentă în fond</b>	ENVI		
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	IMCO 15.1.2008		
<b>Raportor pentru aviz :</b> Data numirii	Anja Weisgerber 25.3.2008		
<b>Examinare în comisie</b>	6.5.2008	27.5.2008	24.6.2008
<b>Data adoptării</b>	24.6.2008		
<b>Rezultatul votului final</b>	+: -: 0:	34 0 0	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Cristian Silviu Bușoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Bill Newton Dunn, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Złotea		
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Emmanouil Angelakas, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Olle Schmidt, Gary Titley, Anja Weisgerber		

8.5.2008

## **AVIZUL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM**

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Raportor pentru aviz: Johannes Blokland

### **JUSTIFICARE SUCCINTĂ**

#### **Introduction**

In introducing its proposal for Euro VI emission limits from heavy duty vehicles, the European Commission highlights the increasing environmental pressure on urban and densely populated areas. Traffic accounts for an important part of NO<sub>x</sub> and PM emissions in such areas.

With a view to addressing these problems, the Commission introduced the CAFE programme (Clean Air For Europe) in 2001. The programme focused on strategies that could contribute to a reduction of emissions and thereby improve air quality by 2020. Six areas of possible action were defined, one of which was to reduce emissions at source.

The Commission considers the Euro VI emission levels as one method of decreasing the emissions of ozone precursors such as NO<sub>x</sub> and PM. Compared with the Euro V emission limits, the limit for NO<sub>x</sub> is to be reduced by 80% and that for PM by 67%. As some technical elements of the proposal depend on progress achieved in the context of United Nations working groups, the Commission proposes to include further technical requirements only once an agreement has been reached in these working groups.

The Commission also sets requirements on the access to repair and maintenance information to independent operators, in addition to those linked to the manufacturers directly.

The results of the consultation on the Euro VI proposal showed that respondents broadly agree with the proposal.

### **The position of the Rapporteur**

Your rapporteur agrees on the need to put effort into reducing emissions at source in order to reduce emissions from vehicles, both light and heavy. The rapporteur therefore approves of the Euro VI proposal. There are, however, some comments to be made on some elements of the proposal.

### ***Emission Levels and Timeframe***

The Commission aims to realise the concrete effects of this proposal by 2020. This is linked to the timeframe of the CAFE program. There is, however, another timeframe which should be taken into account. In 2015 new requirements on air quality will come into force. It is probable that urban and densely populated regions will have difficulties in meeting these requirements. This is partly due to vehicle emissions. Increasing the environmental performance of vehicles will therefore contribute to the improvement of local air quality, enabling Member States to get closer to the required level of quality as of 2015.

Each year 10% of the total number of heavy duty vehicles in the EU is replaced. In order to make a substantial contribution to the 2015 air quality requirements, the introduction dates of the Euro VI limits should be brought forward. As it should be possible to reach a first reading agreement with Council on this proposal before October 2008, the introduction dates should be brought forward to 1 October 2011 (type approval) and 1 October 2012 (new vehicles). Industry has indicated it requires 36 months to adapt its production lines once new requirements are introduced.

The yearly renewal of ten percent of the fleet means that it would take a minimum of ten years for the entire vehicle fleet to adapt to the new requirements and contribute to lower emission levels. It would be useful to ask the Commission to consider whether the Euro VI requirements can also be extended to 'old' vehicles by means of retro-fit systems. If investigations show that this would be technically possible, corresponding legislation should be proposed.

### ***Access to Information***

In the past, the maintenance of heavy duty vehicle was only done by repairers linked to the manufacturer of the vehicle. Over the last few years the market share of the independent operators has been steadily increasing. This implies that 'external' access to technical information on vehicles is becoming more important. This information is provided by manufacturers via their own websites. Information is accessible to independent operators, though each manufacturer presents the information in a different format which does not contribute to a level playing field between workshops.

At present there is an obligation on the provision of information contained in Regulation (EC) No 1400/2002 and a standardised format for the presentation of technical information also exists (OASIS). As Regulation 1400/2002 is expected to be repealed by 2010, requirements on access to information should be included in the current proposal. As the OASIS system is developed by both manufacturers and independent operators - under the supervision of the Commission – it should be the system under which information is presented. Standardised information will lead to a level playing field among repair workshops and will offer greater choice to customers.

Your rapporteur would like to emphasize the importance of equal access to information, presented in an identical manner, with a view to achieving a level playing field for operators. He would therefore like to strengthen the information requirements in Article 3.

### **Comitology**

Finally, some consideration should be given to the careful use of comitology procedures. Comitology procedures are indented for the adaptation of requirements with technical progress. It should therefore not be used to introduce new technical requirements that substantially change the standards. For that reason some safeguards have been put forward in Articles 5 and 12.

## **AMENDAMENTE**

*Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:*

### **Amendamentul 1**

#### **Propunere de regulament Considerentul 5**

##### *Textul propus de Comisie*

(5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenite de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii.

##### *Amendamentul*

(5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenite de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii **și să i se acorde un interval de timp adecvat pentru a le respecta.**

##### *Justificare*

*Industry needs a 36 month lead-time in order to adapt their production processes to new technical requirements.*

*The Commission's objective of improving air quality must be achieved, but industry must have an appropriate lead time to react to the new legislation and to recoup its substantial investment in complying with earlier regulations (e.g. Euro V).*

## Amendamentul 2

### Propunere de regulament Considerentul 6a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(6a) Adaptarea retroactivă a vehiculelor utilitare grele vechi prin sisteme mai moderne de control al emisiilor ar îmbunătăți calitatea aerului. Comisia ar trebui să ia în considerare prezentarea unei propuneri legislative comunitare privind sistemele respective care ar asigura, de asemenea, limitarea emisiilor de dioxid de azot provenind de la sisteme adaptate de control al emisiilor instalate cu efect retroactiv.***

*Justificare*

*Each year approximately 10% of the heavy duty vehicle fleet is replaced. For that reason the effect of the Euro VI provisions will take a number of years to be fully realised. In order to achieve the maximum effect from the current proposal, the Commission should investigate whether EU legislation to retro-fit systems for existing vehicles can be put forward.*

## Amendamentul 3

### Propunere de regulament Considerentul 7

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(7) Este important ca, la stabilirea standardelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață.

(7) Este important ca, la stabilirea standardelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață. ***Pentru a favoriza competitivitatea producătorilor, standardele privind emisiile ar trebui să rămână neschimbate pentru o perioadă de cel puțin cinci ani.***

## *Justificare*

*The industry needs a minimum period of stability of five years for each emission standard in order to get the return on the investments necessary to introduce the new technology. Very frequent modifications of the emissions requirements oblige the manufacturers to dedicate a lot of resources to updating current products. This penalises the time to market of new products, generating a competitive disadvantage. Only guaranteeing a sufficient and proper lead time will not jeopardise competitiveness and will ensure the achievement of environmental targets in the long term.*

### **Amendamentul 4**

#### **Propunere de regulament Considerentul 8**

##### *Textul propus de Comisie*

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

##### *Amendamentul*

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor ***în modul cel mai adecvat, fără a cauza clienților dezavantaje disproportionale față de beneficii***, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

## *Justificare*

*The Commission should have the power to adopt only appropriate measures concerning access to vehicle repair and maintenance information. There is no reason to cause a*

*disproportionate burden in relation to the benefits to the customers. For example, extending the definition of repair and maintenance information to the remote diagnostic and obliging the manufacturers to enable accredited independent repairers to access the vehicle security system appear not to be appropriate.*

## **Amendamentul 5**

### **Propunere de regulament Considerentul 15**

#### *Textul propus de Comisie*

(15) Pentru a controla mai bine emisiile reale, inclusiv OCE și pentru a facilita procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptate o metodologie de testare și cerințe de performanță, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (SPME).

#### *Amendamentul*

(15) Pentru a controla mai bine emisiile reale, inclusiv OCE și pentru a facilita procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptate, **într-un interval adecvat**, o metodologie de testare și cerințe de performanță, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (SPME).

#### *Justificare*

*The inclusion of these elements is a very important step towards globally harmonised legislation and for the global competitiveness of the EU industry. The Commission should be bolder in the language it uses and adopt such Global Technical Regulations (gtrs) in Euro VI.*

## **Amendamentul 6**

### **Propunere de regulament Considerentul 18a (nou)**

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(18a) Statele membre ar trebui să elaboreze măsuri ambițioase pentru a asigura adaptarea retroactivă vehiculelor utilitare grele în conformitate cu standardele EURO VI.**

#### *Justificare*

*The existing vehicles remain a large part of the fleet for years and retrofitting has a large potential for reducing emissions.*

## **Amendamentul 7**

**Propunere de regulament  
Considerentul 18b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(18b) Statele membre ar trebui să monitorizeze periodic proporția de reînnoire și adaptare retroactivă a vehiculelor, să își intensifice eforturile de reducere a proporției de vehicule mai poluante și să prezinte anual Comisiei rezultatele monitorizării.***

*Justificare*

*Monitoring and reporting can build a basis for making emissions reduction policy more efficient in the future.*

**Amendamentul 8**

**Propunere de regulament  
Articolul 2 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, ***care permite extinderea, în anumite condiții specifice, a autorizațiilor acordate tipurilor de vehicule cu o masă de referință ≤ 2 610 kg, la tipuri similare de vehicule cu o masă de referință ≤ 2 840 kg.***

*Justificare*

*A number of (light-duty) vehicles types have the same technical basis. Depending on the specific upper body used, their weights might either be just beneath or just over the 2.610 kg threshold. That would mean that two vehicles which were technically identical would be treated differently; one would be considered a light-duty vehicle, and the other a heavy duty vehicle. This would make a difference with regards to the technical requirements for type approval. The provision of Regulation 715/2007/EC on this matter is added to clarify the situation.*

**Amendamentul 9**



**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – punctul 1**

*Textul propus de Comisie*

1. „motor” înseamnă **sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca unitate tehnică separată, astfel cum este definită la punctul 25 de la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE;**

*Amendamentul*

1. „**sistem** motor” înseamnă **motorul, sistemul de reducere a emisiilor și interfața de comunicare (hardware și mesaje) dintre unitatea/unitățile electronică/electronice de control (UEC) a/ale sistemului motor și alte unități de control al mecanismului de acționare sau al vehiculului;**

*Justificare*

*Concerning point 1: compliance with Euro VI must be demonstrated for the whole 'engine system'. The engine system is the optimum interplay between the engine, the exhaust after-treatment system and additional control elements. The definition of 'engine' must be modified accordingly or replaced by a definition of 'engine system'. WHDC gtr No 4 already includes definitions for 'engine system', 'engine type' and 'exhaust after-treatment system', which can appropriately be incorporated here.*

**Amendamentul 10**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – punctul 1a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**1a. „tip de motor” înseamnă o categorie de motoare în cadrul căreia nu există diferențe în ceea ce privește caracteristicile de bază ale motorului;**

*Justificare*

*Concerning point 1: compliance with Euro VI must be demonstrated for the whole 'engine system'. The engine system is the optimum interplay between the engine, the exhaust after-treatment system and additional control elements. The definition of 'engine' must be modified accordingly or replaced by a definition of 'engine system'. WHDC gtr No 4 already includes definitions for 'engine system', 'engine type' and 'exhaust after-treatment system', which can appropriately be incorporated here.*

**Amendamentul 11**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – punctul 1b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***1b. „sistem de tratare ulterioară a gazelor de eșapament” înseamnă un catalizator (cu oxidare sau tricomponent), un filtru de particule, un sistem DeNox, o combinație între un DeNox și un filtru de particule sau un alt dispozitiv de reducere a emisiilor atașat motorului. Această definiție nu conține recircularea gazelor de eșapament (RGE), care trebuie considerată parte integrantă a motorului;***

*Justificare*

*Concerning point 1: compliance with Euro VI must be demonstrated for the whole 'engine system'. The engine system is the optimum interplay between the engine, the exhaust after-treatment systems and additional control elements. The definition of 'engine' must be modified accordingly or replaced by a definition of 'engine system'. WHDC gtr No 4 already includes definitions for 'engine system', 'engine type' and 'exhaust after-treatment system', which can appropriately be incorporated here.*

**Amendamentul 12**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – punctul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

7. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem de **control** al emisiilor capabil să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria unui calculator;

7. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem de **monitorizare a** emisiilor capabil să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria unui calculator;

*Justificare*

*An OBD system does not 'control' but instead 'monitors' emissions. If the OBD system identifies a failure in the emission system, repairs can then be carried out.*

## Amendamentul 13

### Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 11

#### *Textul propus de Comisie*

11. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreeți, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor sau echipamentelor la vehicule;

#### *Amendamentul*

11. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea, reinițializarea **sau sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a** parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreeți, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor sau echipamentelor la vehicule.  
**Fabricanții furnizează o structură standardizată, sigură și la distanță pentru a permite reparatorilor independenți agreeți să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.**

#### *Justificare*

*With the growing (electronic) complexity of vehicles, manufacturers are increasingly providing remote diagnostic support facilities. With a view to creating a level playing field between operators, these facilities should also be made available to independent operators to enable them to offer customers continued choice in repair provision. Furthermore, reference should be made to a secure link between a vehicle and the manufacturer for the re-setting of immobilisers and the re-programming of electronic control units.*

## Amendamentul 14

### Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 11a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**11a. „constructor” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața**

**autorităților de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare și pentru garantarea conformității producției. Această persoană sau acest organism nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele producției vehiculului, sistemului, componentei sau a unității tehnice separate care face obiectul procesului de omologare;**

*Justificare*

*Self-explanatory (definition from Article 3.27 of Directive 2007/46/EC).*

**Amendamentul 15**

**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 4 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri privind norme, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip.

*Amendamentul*

În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri privind norme, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip **pentru a reflecta progresul tehnic în aspectele cuprinse în dispozițiile în vigoare.**

*Justificare*

*The Commission should only be allowed to adopt measures under Article 39(9) of Directive 2007/46/EC that deal with technical progress on specific procedures, tests, etc. No new elements should be introduced under comitology.*

**Amendamentul 16**

**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 4a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4a) Testele trebuie să se bazeze atât pe emisii în laborator, cât și pe emisii provenind din circulația reală.**

### *Justificare*

*The Artemis study, co-financed by the EU framework on research and development, showed that emissions during real driving can differ considerably from laboratory-based results.*

## **Amendamentul 17**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Începând cu **1 octombrie 2014**, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule.

##### *Amendamentul*

(2) Începând cu **1 octombrie 2013**, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule. **În acest interval, Comisia ar trebui să se asigure că industria are la dispoziție 36 de luni pentru a adapta procesele sale de producție.**

### *Justificare*

*This date should allow industry sufficient lead time to adapt its production processes but also ensure that the technical requirements can be set by the comitology procedures in due time.*

*This amendment is to ensure that the Commission comes up quickly with the technical specifications, without compromising the lead time for industry and compromising a strict starting date in 2012 due to strict air quality requirements in 2015.*

## **Amendamentul 18**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot oferi stimulente financiare care se aplică autovehiculelor în producție de serie, care

##### *Amendamentul*

Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot oferi stimulente financiare care se aplică autovehiculelor în producție de serie, care

respectă prevederile prezentului regulament.

respectă prevederile prezentului regulament **și măsurile de punere în aplicare a sa, cu excepția cerințelor cuprinse în articolul 6 și a măsurilor de punere în aplicare a acestuia.**

*Justificare*

*It should be made absolutely clear to industry that incentives are applicable for vehicles that meet the Euro VI emission limits and all implementing measures that will be part of the Euro VI package.*

**Amendamentul 19**

**Propunere de regulament  
Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

Stimulentele respective se aplică tuturor vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament. Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la **1 octombrie 2014** cel târziu.

*Amendamentul*

Stimulentele respective se aplică tuturor vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament **și măsurile de punere în aplicare a sa, cu excepția cerințelor cuprinse în articolul 6 și a măsurilor de punere în aplicare a acestuia.** Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la **1 octombrie 2013** cel târziu.

*Justificare*

*It should be made absolutely clear to industry that incentives are applicable for vehicles that meet the Euro VI emission limits and all implementing measures that will be part of the Euro VI package.*

*This date should allow industry sufficient lead time to adapt its production processes but also ensure that the technical requirements can be set by the comitology procedures in due time.*

## Amendamentul 20

### Propunere de regulament

#### Articolul 12 – alineatul 1 – partea introductivă

##### *Textul propus de Comisie*

(1) După încheierea Programului de măsurare a particulelor al ONU/CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor, Comisia ia următoarele măsuri, fără a scădea nivelul privind protecția mediului în cadrul Comunității:

##### *Amendamentul*

(1) După încheierea **părților pertinente ale** Programului de măsurare a particulelor al ONU/CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor, **dar cel târziu la 1 octombrie 2008**, Comisia ia următoarele măsuri, fără a scădea nivelul privind protecția mediului în cadrul Comunității:

##### *Justificare*

*In order to provide the industry with enough lead-time to comply with the Euro VI requirements in 2011/2012, all requirements (arising from both legislation and comitology) should be available as of 1 October 2008.*

## Amendamentul 21

### Propunere de regulament

#### Articolul 12 – alineatul 1 – litera a

##### *Textul propus de Comisie*

(a) introducerea valorilor limită în funcție de numărul particulelor și, **după caz, precizarea nivelului admis de componentă de NO<sub>2</sub> în valoarea limită de oxizi de azot** în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE;

##### *Amendamentul*

(a) introducerea valorilor limită în funcție de numărul particulelor și **bazată pe corelația cu starea actuală a filtrelor diesel de particule închise**, în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE;

##### *Justificare*

*In order to have realistic values for particle numbers, these values should be related to the current state of closed diesel particulate filters.*

## Amendamentul 22

### Propunere de regulament

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

**(1a) În cazul în care evoluția nivelurilor emisiilor de NO<sub>2</sub> provenind de la vehicule utilitare grele poate depăși 150 mg/kWh, Comisia introduce o valoare limită de 150 mg/kWh pentru NO<sub>2</sub> în cazul vehiculelor utilitare grele, însoțită de o metodă adecvată de măsurare, în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.**

*Justificare*

*NO<sub>2</sub> is the most important type of NO<sub>x</sub> with regard to air quality. In the context of the 2015 targeted NO<sub>2</sub> values as part of the air quality requirements, the emission levels of NO<sub>2</sub> should be monitored closely. When the 150 mg/kWh threshold (related to requirements for retrofit systems) is exceeded – and only then – the Commission should introduce a fixed limit value for NO<sub>2</sub> emissions including an appropriate, harmonised method of measurement.*

**Amendamentul 23**

**Propunere de regulament  
Articolul 12 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) Comisia supune analizei poluanții enumerați la punctul 2 din articolul 3. În cazul în care Comisia consideră necesară reglementarea emisiilor de poluanți suplimentari, aceasta **modifică** prezentul regulament în consecință.

(4) Comisia supune analizei poluanții enumerați la punctul 2 din articolul 3. În cazul în care Comisia consideră necesară reglementarea emisiilor de poluanți suplimentari, aceasta **propune amendamente la** prezentul regulament în consecință.

*Justificare*

*The addition of new pollutants to might have serious consequences for industrial requirements. For this reason such additions should be dealt with via a standard legislative procedure.*



## Amendamentul 24

### Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Directiva 80/1269/CEE a Consiliului, Directivele 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE și 2005/78/CE ale Comisiei, precum și Directiva 2005/55/CE se abrogă de la data de **1 octombrie 2014**.

#### *Amendamentul*

(1) Directiva 80/1269/CEE a Consiliului, Directivele 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE și 2005/78/CE ale Comisiei, precum și Directiva 2005/55/CE se abrogă de la data de **1 octombrie 2013**.

#### *Justificare*

*This date should allow industry sufficient lead time to adapt its production processes but also ensure that the technical requirements can be set by the comitology procedures in due time.*

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2

#### *Text propus de Comisie*

Se aplică de la **1 aprilie 2013**. Cu toate acestea, articolele 8 alineatul (3) și 10 se aplică de la data intrării în vigoare, iar punctele 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) și 3(d)(i) din anexa II se aplică de la **1 octombrie 2014**.

#### *Amendament*

Se aplică de la **1 aprilie 2012**. Cu toate acestea, articolele 8 alineatul (3) și 10 se aplică de la data intrării în vigoare, iar punctele 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) și 3(d)(i) din anexa II se aplică de la **1 octombrie 2013**.

#### *Justificare*

*This date should allow industry sufficient lead time to adapt its production processes but also ensure that the technical requirements can be set by the comitology procedures in due time.*

## PROCEDURĂ

Titlu	Omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor
Referințe	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)
Comisia competentă în fond	ENVI

<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	TRAN 15.1.2008
<b>Raportor pentru aviz :</b> Data numirii	Johannes Blokland 22.1.2008
<b>Examinare în comisie</b>	8.4.2008                      5.5.2008
<b>Data adoptării</b>	6.5.2008
<b>Rezultatul votului final</b>	+:                      36 -:                      0 0:                      1
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zile
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor		
<b>Referințe</b>	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
<b>Data prezentării la PE</b>	21.12.2007		
<b>Comisia competentă în fond</b> Data anunțului în plen	ENVI 15.1.2008		
<b>Comisia (comisiile) sesizată(e) pentru avizare</b> Data anunțului în plen	ITRE 15.1.2008	IMCO 15.1.2008	TRAN 15.1.2008
<b>Avize care nu au fost emise</b> Data deciziei	ITRE 29.1.2008		
<b>Raportor(i)</b> Data numirii	Matthias Groote 26.2.2008		
<b>Examinare în comisie</b>	27.5.2008		
<b>Data adoptării</b>	15.7.2008		
<b>Rezultatul votului final</b>	+: -: 0:	51 0 1	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott		
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Inés Ayala Sender, Adam Gierek, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Alojz Peterle, Robert Sturdy, Donato Tommaso Veraldi		
<b>Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Elisabetta Gardini		