



2022/0365(COD)

24.7.2023

AVIZ

al Comisiei pentru industrie, cercetare și energie

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

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

Raportor pentru aviz (*): Massimiliano Salini

(*): Procedura comisiei asociate – articolul 57 din Regulamentul de procedură

PA_Legam

AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

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

⁴⁴ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

⁴⁵ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule

Amendamentul

(4) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) sunt stabilite în prezent în două regulamente care se aplică omologării de tip privind emisiile pentru vehiculele ușoare și, respectiv, pentru vehiculele grele, și anume Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro 6”)⁴⁴ și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro VI”)⁴⁵. Motivul existenței a două regulamente a fost acela că emisiile vehiculelor grele au fost verificate pe baza încercărilor ce au vizat motoarele, în timp ce, pentru vehiculele ușoare, baza a constat în încercări ce au vizat întregul vehicul.

⁴⁴ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

⁴⁵ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule

grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Cerințele de omologare de tip pentru pneurile nou fabricate C1, C2 și C3 sunt stabilite în Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală. Prin urmare, prezentul regulament completează aceste cerințe tehnice, care reprezintă în continuare baza pentru omologarea de tip a pneurilor noi, cu cerințe privind abraziunea pneurilor. Metoda de încercare pentru măsurarea abraziunii pneurilor, precum și limitele de abraziune a pneurilor sunt în curs de elaborare în cadrul ONU. Pentru a adopta o astfel de metodă de încercare, definiții relevante și limite de abraziune a pneurilor, prezentul regulament va trebui să fie completat de legislație secundară, alături de obligațiile producătorilor și calendarul relevant pentru punerea în aplicare, precum și de o perioadă de tranziție pentru pneurile fabricate după o anumită dată, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3a) (nou).

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 5

Amendamentul

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

Amendamentul

(8) Pentru a se asigura că atât emisiile vehiculelor ușoare, cât și cele ale vehiculelor grele sunt limitate în condiții reale, este necesar ca vehiculele să fie supuse încercărilor în condiții reale de utilizare, cu un set **relevant** de restricții, limite și alte cerințe de conducere, și nu numai în laborator, **iar așa-numitul „condus distorsionat” ar trebui evitat. Aceste încercări în condiții rutiere ar trebui să excludă condițiile de conducus distorsionate și rare.**

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Precizia echipamentelor portabile de măsurare a emisiilor utilizate pentru măsurarea emisiilor vehiculelor utilizate pe șosea s-a îmbunătățit semnificativ de la introducerea lor. Prin urmare, este oportun ca limitele de emisii să se bazeze pe astfel de măsurători în circulație și, prin urmare, încercările în condiții rutiere nu mai necesită utilizarea unor factori de conformitate.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 6

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(11) În prezent, la nivel mondial, există tehnologii disponibile și utilizate pe scară largă care limitează emisiile evaporative ale compușilor organici volatili în timpul utilizării, staționării și realimentării unui vehicul cu benzină. Prin urmare, este oportun să se stabilească valorile-limită ale emisiilor pentru astfel de compuși organici volatili la un nivel mai scăzut pentru vehiculele noi și prin alte mijloace la nivel național pentru a se asigura faptul că controalele privind realimentarea aferente etapei a II-a la stațiile de alimentare, astfel cum sunt menționate în Directiva 2014/99/UE, sunt în continuare eficiente în ceea ce privește controlul realimentării tuturor vehiculelor care sunt alimentate cu benzină.

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(12) Alte emisii decât cele de gaze de eşapament constau în particule emise de pneurile și frânele vehiculelor. Se estimează că emisiile generate de pneuri reprezintă cea mai mare sursă de microplastice pentru mediu. După cum se arată în evaluarea impactului, se preconizează că, până în 2050, alte emisii decât cele de gaze de eşapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eşapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eşapament ar trebui măsurate și limitate. Comisia ar trebui să pregătească un raport privind abraziunea pneurilor până la sfârșitul anului 2024 pentru a revizui metodele de măsurare și stadiul actual al tehnologiei **elaborate de ONU în vederea asigurării consecvenței în ceea ce privește definirea de** valori-limită ale abraziunii pneurilor. **În plus, raportul ar trebui să includă, în măsura posibilului, o evaluare a impactului privind cerințele legate de abraziunea pneurilor, care să acopere lacunele identificate în evaluarea impactului prezentului regulament.**

Amendamentul 8

**Propunere de regulament
Considerentul 14 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Dispozitivele OBM, OBFCM sau SOH folosesc date generate de vehicul pentru a-i monitoriza conformitatea cu prezentul regulament. Aceleași date trebuie comunicate, în conformitate cu Actul privind datele, utilizatorilor vehiculelor și furnizorilor lor de servicii, astfel încât utilizatorii vehiculelor să

poată beneficia de consiliere și recomandări cu privire la modul în care se pot limita emisiile vehiculului și consumul de energie și se poate prelungi durata de viață a bateriei printr-o mai bună utilizare a vehiculului.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Senzorii ***instalați*** pe vehicule ***sunt***

PE742.516v02-00

Amendamentul

(16) Senzorii ***și alte sisteme complexe***

10/61

AD\1283165RO.docx

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

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

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

instalate pe vehicule **se utilizează deja** în prezent pentru a detecta anomaliile privind emisiile, **a stoca informații** și a declanșa **necesitatea reparațiilor** aferente prin intermediul sistemului de diagnosticare la bord (on-board diagnostic – OBD) **și al indicatorului de defecțiuni de la bord. Este posibil ca vehiculele să genereze emisii mult mai mari decât cele autorizate, în funcție de cât timp le ia conducătorilor auto sau operatorilor până dau curs avertizării indicatorului de defecțiuni OBD. Unii din** sensorii utilizați până în prezent pentru OBD pot fi, de asemenea, utilizați pentru a monitoriza și controla comportamentul vehiculelor în ceea ce privește emisiile de gaze de eșapament și **pot contribui la îmbunătățirea funcționalităților OBD.**

Amendamentul

(18) **Decarbonizarea sectorului transporturilor necesită un cadru deschis din punct de vedere tehnologic.** Comisia **ar trebui să prezinte** o propunere de înmatriculare după 2035 a vehiculelor ușoare noi care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de **CO₂ și a vehiculelor care funcționează cu un amestec de combustibili convenționali și combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, în conformitate cu legislația Uniunii privind omologarea de tip a vehiculelor,** care nu intră în domeniul de

aplicare al standardelor **de performanță în materie de emisii** pentru vehicule cu emisii de **CO₂** și în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică. **Prin urmare**, prezentul regulament va trebui modificat pentru a include posibilitatea omologării de tip a unor astfel de vehicule.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) Descoperirile științifice și tehnologice demonstrează sustenabilitatea combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, favorabili climei. Pentru a se asigura că nu se utilizează combustibili fosili în vehiculele alimentate cu acești combustibili, Comisia, în cooperare cu producătorii și furnizorii, ar trebui să elaboreze cerințe și norme pentru a găsi soluții tehnice care sunt practice, accesibile ca preț și adecvate pentru populație.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19) Emisiile provenite de la vehiculele vândute de micii producători constituie o parte nesemnificativă a emisiilor din Uniune. Prin urmare, **poate fi** permisă o anumită flexibilitate **în ceea ce privește unele dintre cerințele** pentru astfel de producători. **Prin urmare, micii producători ar trebui să poată înlocui anumite încercări în timpul omologării de tip cu declarații de conformitate, în timp**

(19) Emisiile provenite de la vehiculele vândute de micii producători constituie o parte nesemnificativă a emisiilor din Uniune. Prin urmare, **ar trebui** permisă o anumită flexibilitate pentru astfel de producători **în ceea ce privește unele obligații impuse și prin regulamentele privind emisiile de CO₂ [a se introduce referința JO] prin amânarea aplicării reglementărilor privind Euro 7 până**

ce foarte micilor producători ar trebui să li se permită să utilizeze încercări de laborator bazate pe cicluri aleatorii de conducere în condiții reale.

în 2035.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(21) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește obligațiile producătorilor ca parte a omologării de tip și a procedurilor, încercărilor și metodologiilor care trebuie aplicate pentru declarația de conformitate, controlul conformității producției și verificarea conformității în funcționare; opțiunile și denumirile vehiculelor; cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de durabilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și capacitățile de înregistrare și comunicare ale sistemelor OBM, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al inspecțiilor tehnice auto; cerințele și informațiile care trebuie furnizate de producătorii de vehicule construite în mai multe etape, precum și procedurile de determinare a valorii emisiilor de CO₂ pentru aceste vehicule construite în mai multe etape; elementele tehnice, cerințele administrative și de documentare pentru omologarea de tip privind emisiile, verificări și inspecții și verificări de supraveghere a pieței, precum și obligațiile de raportare, verificarea conformității în funcționare și a conformității producției; metodele și încercările pentru (i) măsurarea emisiilor de gaze de eșapament în laborator și în circulație, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții

cele mai pesimiste, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere **și a emisiilor la ralanti**, (ii) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, (iii) furnizarea de specificații pentru indicatorul de schimbare a treptei de viteză (GSI) (iv) determinarea impactului remorcilor de tip O₃, O₄ asupra emisiilor de CO₂, **consumul** de combustibil și energie, **autonomia electrică și puterea** motorului unui autovehicul, (iv) măsurarea emisiilor de carter, a emisiilor evaporative, a emisiilor la frânare, (v) evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor, (vi) evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; pragurile de conformitate și cerințele de performanță, precum și (vii) încercările și metodele de asigurare a performanței senzorilor (OBD și OBM); (viii) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate; specificarea și caracteristicile sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a conducătorului auto și evaluarea funcționării corecte a acestora; (ix) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării; (x) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; (xi) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor aprobate în temeiul desemnărilor EURO7 specifice; (xii) criteriile pentru omologarea de tip privind emisiile pentru micii și foarte micii producători; (xiii) verificările și procedurile de încercare pentru vehiculele completate; (xiv) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare; (xv) specificarea combustibililor de referință și (xvi) metodele de evaluare a absenței dispozitivelor de manipulare și a

reale de conducere, (ii) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, (iii) furnizarea de specificații pentru indicatorul de schimbare a treptei de viteză (GSI) (iv) determinarea impactului remorcilor de tip O₃, O₄ asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, (iv) măsurarea emisiilor de carter, a emisiilor evaporative, a emisiilor la frânare, (v) evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor, (vi) evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; pragurile de conformitate și cerințele de performanță, precum și (vii) încercările și metodele de asigurare a **monitorizării** performanței senzorilor (OBD și OBM); (viii) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate; specificarea și caracteristicile sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a conducătorului auto și evaluarea funcționării corecte a acestora; (ix) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării; (x) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; (xi) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor aprobate în temeiul desemnărilor EURO7 specifice; (xii) criteriile pentru omologarea de tip privind emisiile pentru micii și foarte micii producători; (xiii) verificările și procedurile de încercare pentru vehiculele completate; (xiv) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare; (xv) specificarea combustibililor de referință și (xvi) metodele de evaluare a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare; (xvii) de măsurare a abraziunii pneurilor, precum și (xviii) **măsurile pentru a clarifica ce**

strategiilor de invalidare; (xvii) de măsurare a abraziunii pneurilor, precum și (xviii) **formatul EVP, datele și metoda de comunicare a datelor EVP**. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁰.

⁵⁰ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

încercări ar trebui să realizeze producătorii, statele membre, părțile terțe/Comisia pentru omologarea de tip inițială, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁰.

⁵⁰ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește condițiile de încercare pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor, frânelor sau pneurilor Euro 7; cerințele de încercare, în special ținând seama de progresul tehnic și de datele colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7; introducerea de opțiuni și desemnări ale vehiculelor bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători, dar și stabilirea unor valori-limită ale emisiilor de particule la frânare și a unor valori-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri, precum și a unor cerințe minime de performanță pentru baterii și multiplicatori de durabilitate pe

Amendamentul

(22) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește condițiile de încercare pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor, frânelor sau pneurilor Euro 7; cerințele de încercare, în special ținând seama de progresul tehnic și de datele colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7; introducerea de opțiuni și desemnări ale vehiculelor bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători, dar și stabilirea unor valori-limită ale emisiilor de particule la frânare și a unor valori-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri **în conformitate cu metoda de testare și limitele elaborate în cadrul ONU**, precum și a unor cerințe

baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7 și stabilirea de definiții și norme speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016⁵¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

⁵¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(25) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale de omologare de tip și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin prezentul regulament. Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată. ***În timp ce, pentru vehiculele ușoare, data aplicării ar trebui să survină cât mai curând posibil din punct de vedere tehnic, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată cu doi ani, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero va fi mai lungă pentru vehiculele***

minime de performanță pentru baterii și multiplicatori de durabilitate pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7 și stabilirea de definiții și norme speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016⁵¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

⁵¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Amendamentul

(25) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale de omologare de tip și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin prezentul regulament. Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată ***până când toate actele de punere în aplicare și actele delegate respective sunt ulterior prezentate și adoptate de Comisie și acordând un termen de trei ani de la această dată pentru noile tipuri.***

grele.

Amendamentul 17

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – paragraful 1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 11

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 19

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 14

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(14) „număr de particule de ***10 nm***” sau „PN₁₀” înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne, ***măsurat în conformitate cu***

mare sau egal cu 10 nm;

procedura descrisă în prezentul regulament, cu un punct nominal de întrerupere la 10 nm;

Amendamentul 20

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 18

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 21

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 29

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 22

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 34

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 23

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 37

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(37) „sistem de diagnosticare la bord” sau „OBD” (on-board diagnostic system) înseamnă, **în contextul prezentului regulament, un sistem de la bordul vehiculului care are capacitatea de a detecta funcționarea defectuoasă a sistemelor monitorizate de control al emisiilor, identificând zona probabilă a unei funcționări defectuoase prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria calculatorului și al aprinderii indicatorului de funcționare defectuoasă (MI) în scopul informării operatorului vehiculului și opțional wireless;**

Amendamentul 24

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 38

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(38) „sistem de monitorizare la bord” sau „OBM” (on-board monitoring system) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate să **monitorizeze emisiile ținând seama de toleranțele de măsurare aferente OBM și să furnizeze informații prin portul OBD și opțional wireless;**

Amendamentul 25

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 42

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(42) „emisii generate în condiții reale de conducere” sau „RDE” (real driving emissions) înseamnă emisiile unui vehicul în condiții normale de conducere și în **cel mult una dintre condițiile** extinse **în același timp**, astfel cum se specifică în **tabelul 1 din anexa III și la articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 595/2009 și în anexa II la Regulamentul 582/2011, pentru testarea în condiții extinse, nu ar trebui să se aplice nicio combinație a acestor condiții în același timp**;

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 61

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 62

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 28

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 71

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 29

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 77

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 30

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 78

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

menține vehiculul în mișcare în afara șoselei.

Amendamentul 31

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 78 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(78a) „combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂” înseamnă un combustibil din surse regenerabile și/sau sintetic, astfel cum este definit în Directiva 2018/2001, inclusiv biocombustibilii, biogazul, combustibilii din biomasă, combustibilii lichizi și gazoși de origine nebiologică produși din surse regenerabile și utilizați pentru transport (RFNBO) sau combustibilii pe bază de carbon reciclat (RCF), atunci când emisiile provenite de la combustibilul utilizat [e(u)] pot fi considerate a avea valoare netă zero, ceea ce înseamnă că CO₂ echivalent aferent carbonului încorporat în compoziția chimică a combustibilului utilizat e(u) este de origine biogenă sau s-a evitat emiteria sub formă de CO₂ în atmosferă sau a fost evitată situația existentă.

Amendamentul 32

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 78 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(78b) „factor de corecție în funcție de carbon (CCF)” înseamnă un factor care aplică corecția aferentă GES emisiilor de la vehiculele grele pentru evaluarea conformității, pentru a reflecta intensitatea emisiilor de dioxid de carbon și ponderea combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de carbon,

inclusiv a biocombustibililor produși din materiile prime enumerate în anexa IX la RED, a combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) și a combustibililor pe bază de carbon reciclat (RCF).

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Producătorii se asigură că, pentru vehiculele noi pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament. Producătorii se asigură că, pentru noile componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de frânare și sistemele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologarea de tip, pe care le produc și care sunt vândute sau puse în funcțiune în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul

1. Producătorii se asigură că, pentru vehiculele noi pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament. ***Începând cu datele specifice de aplicare a prezentului regulament***, producătorii se asigură că, pentru noile componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de ***emisii la*** frânare și sistemele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologarea de tip, pe care le produc și care sunt vândute sau puse în funcțiune în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I și ***valorile declarate în certificatul de conformitate*** și

Amendamentul

2. Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I și ***pentru a respecta în condițiile stabilite în anexa III***

în documentația de omologare de tip pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV. Aceste vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.

și la articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 595/2009 și în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, documentația de omologare de tip pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV. Aceste vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

La verificarea conformității cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament, în cazul în care încercarea se efectuează în **una dintre condițiile** de conducere **extinsă**, emisiile se împart la divizorul pentru condițiile de conducere extinse prevăzut în anexa III **și la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.**

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. Producătorii proiectează și construiesc componente sau unități tehnice separate, **care în prezent includ doar** motoare, baterii de tracțiune, sisteme de frânare și sisteme de schimb pentru controlul poluării, pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I **și condițiile stabilite în anexa III și la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.**

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) sisteme OBD capabile să detecteze sistemele care funcționează defectuos **despre care se știe că duc** la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor **de gaze de eșapament**, pentru a facilita reparațiile;

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) sisteme OBM capabile să **monitorizeze** emisiile **de gaze de eșapament în limitele toleranțelor de măsurare aferente OBM**;

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 6 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(c) dispozitiv OBFCM pentru monitorizarea consumului de combustibil și de energie în condiții reale de conducere **pentru vehiculele din categoria N2 și N3** și a altor parametri relevanți, cum ar fi sarcina utilă/masa, care sunt necesari pentru determinarea eficienței energetice și a consumului de combustibil în condiții reale de conducere;

Amendamentul 40

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 6 – litera g

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 41

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 42

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Producătorii pot desemna vehiculele pe care le fabrică drept „vehicul Euro 7+” în cazul în care vehiculele respective respectă următoarele cerințe:

eliminat

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

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

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

Amendamentul 43

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 44

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 45

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Producătorii pot desemna vehiculele **din categoriile M1 și N1** drept „vehicule Euro 7G” în cazul în care vehiculele respective sunt echipate cu motoare cu ardere internă dotate cu tehnologii de geofencing. Producătorul instalează un sistem de avertizare a conducătorului auto pe vehiculele respective pentru a-l informa pe utilizator atunci când bateriile de tracțiune sunt aproape goale. Aplicarea unor astfel de tehnologii de geofencing poate fi verificată pe întreaga durată de viață a vehiculului.

4a. Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7 NF” în cazul în care vehiculele respective sunt alimentate cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, astfel cum sunt definiți la articolul 3 punctul 78a din prezentul regulament, fie exclusiv, fie ca un amestec de combustibili convenționali și de combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, pe durata de viață a vehiculului.

În cazul utilizării exclusive a combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, emisiile de CO₂ sunt considerate a fi zero în sensul Regulamentului [standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete] și al Regulamentului

[standardele privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele.

În cazul utilizării unui amestec de combustibili convenționali și neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, emisiile de CO₂ în sensul Regulamentului [standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane] și al Regulamentului [standardele privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele] sunt reglementate prin factorul de corecție în funcție de carbon, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 78b din prezentul regulament.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

5. Producătorii pot construi vehicule **din categoriile M1 și N1** care combină două sau mai multe dintre caracteristicile menționate la alineatele (1), (2) sau (3) și le pot desemna utilizând o combinație de simboluri și litere precum vehiculele „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” sau „Euro 7AG”.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. La cererea producătorului, pentru vehiculele din **categoria** N₂ cu masa maximă **cuprinsă între 3,5 și 4,0 tone care provin dintr-un tip de vehicul N₁**, autoritatea de omologare de tip poate acorda o omologare de tip privind emisiile pentru tipul de vehicul N₁. Aceste vehicule

Amendamentul

6. La cererea producătorului, pentru vehiculele din categoriile N₂ **și M2 cu masa maximă de 5,0** tone, autoritatea de omologare de tip poate acorda o omologare de tip privind emisiile pentru tipul de vehicul N₁. Aceste vehicule sunt desemnate drept „vehicul Euro 7ext”.

sunt desemnate drept „vehicul Euro 7ext”.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Producătorii se asigură că **dispozitivele** OBFCM, OBD și OBM, precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe aceste vehicule **respectă dispozițiile prezentului regulament** atât timp cât vehiculul este în funcțiune.

Amendamentul

3. Producătorii se asigură că **funcționalitatea dispozitivelor** OBFCM, OBD și OBM, precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe aceste vehicule **rămân neschimbate** atât timp cât vehiculul este în funcțiune.

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 6 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

6. Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să aibă capacitățile următoare:

Amendamentul 51

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 6 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 52

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 6 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(b) comunicarea, prin portul OBD și opțional wireless, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice auto și al controalelor tehnice în trafic^{55, 56};

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

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

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

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

Amendamentul 53

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 6 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 54

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

7. Dispozitivele OBFCM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să fie capabile să comunice datele vehiculului **adecvate din punct de vedere legal și necesare** pe care le înregistrează prin portul OBD și **opțional** wireless, **inclusiv, dar nu numai furnizarea de servicii de către terți către utilizatorul vehiculului.**

Amendamentul 55

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

8. Pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care prezintă un risc grav sau o neconformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, producătorii **primesc instrucțiuni, în conformitate cu procedura și termenele legislației de punere în aplicare, să ia** măsurile corective necesare, inclusiv reparații sau modificări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor **și de uzura componentelor**, și unităților tehnice separate respective, după caz, pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament. Producătorii sau orice alt

autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate, împreună cu detaliile corespunzătoare.

operator economic le retrag de pe piață sau le rechemă, după caz. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate, împreună cu detaliile corespunzătoare.

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată în ceea ce privește cerințele RDE, corecția în funcție de temperatura ambiantă a CO₂, OBD, OBM, durabilitatea privind emisiile și a bateriei, regenerarea continuă sau periodică, protecția împotriva intervențiilor neautorizate și cerințele privind carterul, astfel cum se specifică în anexa V. Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată privind utilizarea controalelor adaptive și a opțiunilor de geofencing atunci când producătorul selectează aceste opțiuni.

Amendamentul

2. Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată în ceea ce privește cerințele RDE, corecția în funcție de temperatura ambiantă a CO₂, OBD, OBM, durabilitatea privind emisiile și a bateriei, regenerarea continuă sau periodică, protecția împotriva intervențiilor neautorizate și cerințele privind carterul, astfel cum se specifică în anexa V. Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată privind utilizarea controalelor adaptive și a opțiunilor de geofencing atunci când producătorul selectează aceste opțiuni. ***Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată privind utilizarea controalelor adaptive și a opțiunilor de geofencing atunci când producătorul selectează aceste opțiuni.***

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. ***Producătorii eliberează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) pentru***

Amendamentul

eliminat

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

Amendamentul 58

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc încercările și verificările de conformitate, precum și procedurile legate de omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și declarația de conformitate în temeiul alineatelor (1)-(3). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Amendamentul 59

Propunere de regulament Articolul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 7a

Dispoziții specifice referitoare la abraziunea pneurilor vehiculelor

1. Clasificarea pneurilor și definițiile în scopul omologării de tip privind emisiile generate de abraziune respectă dispozițiile uniforme elaborate în cadrul ONU privind omologarea pneurilor în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile

generate de abraziunea pneurilor și sunt incluse în prezentul regulament printr-un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 14 alineatul (3).

2. Orice derogare de la aceste cerințe ar trebui să fie elaborată în cadrul ONU și inclusă în prezentul regulament printr-un act delegat, în conformitate cu articolul 15.

Amendamentul 60

Propunere de regulament Articolul 8 – titlu

Textul propus de Comisie

Norme speciale pentru micii producători

Amendamentul

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

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 62

Propunere de regulament Articolul 9

Textul propus de Comisie

Articolul 9

*Norme speciale pentru vehiculele
construite în mai multe etape*

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

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

Amendamentul 63

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

3. Începând cu data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare sau a actelor delegate aplicabile categoriei relevante de vehicule, la cererea unui producător, autoritățile naționale de omologare nu refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile pentru un

înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou care respectă prezentul regulament.

nou tip de vehicul sau motor și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou care respectă prezentul regulament.

Amendamentul 64

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. Începând cu **36 de luni de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare și în conformitate cu calendarul relevant și cu dispozițiile specifice pentru componente și unități tehnice separate**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul 65

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Începând cu **1 iulie 2027**, **autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și al remorcilor noi din categoriile O₃, O₄ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și**, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de

Amendamentul

5. Începând cu **60 de luni de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare și în conformitate cu calendarul relevant și cu dispozițiile specifice pentru componente și unități tehnice separate**, autoritățile naționale **refuză**, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de

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

combustibil și de energie *electrică* sau de durabilitatea bateriilor, *în cazul vehiculelor noi din categoriile M2, M3, N2 și N3 și al remorcilor noi din categoriile O3 și O4, să acorde omologarea UE de tip privind emisiile sau omologarea națională de tip privind emisiile care nu respectă prezentul regulament.*

Amendamentul 66

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

6. Începând cu 1 iulie **2035**, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ construite de micii producători, care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie *electrică*, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

Amendamentul 67

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

temeiul alineatului (2). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

temeiul alineatului (2). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2) **și intră în vigoare cu cel puțin 3 ani înainte de datele aplicabile prevăzute la articolul 10 alineatele (4) și (5).**

Amendamentul 68
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

1. Începând cu **36 de luni de la data intrării în vigoare a tuturor actelor de punere în aplicare sau a actelor delegate relevante pentru categoria de vehicule în cauză și în conformitate cu dispozițiile specifice pentru sisteme, componente și unități tehnice separate**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₁, N₁ omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. **La 60 de luni de la data intrării în vigoare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate corespunzătoare**, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ omologat în temeiul prezentului regulament este

se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Începând cu data de [2 ani de la publicarea actului delegat privind omologarea pneurilor C1 în ceea ce privește alinierea emisiilor generate de abraziune la valorile-limită stabilite în Regulamentul WP29 al ONU], autoritățile naționale refuză, din motive legate de tipurile de pneuri C1 care fac obiectul articolului 7a (nou) (Dispoziții specifice referitoare la abraziunea pneurilor vehiculelor), să acorde omologarea CE de tip pentru componente/unități tehnice separate pentru noile tipuri de pneuri care nu respectă prezentul regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia. Începând cu data de [4 ani de la publicarea actului delegat privind omologarea pneurilor C1 în ceea ce privește emisiile generate de abraziune la valorile-limită stabilite în Regulamentul WP29 al ONU], autoritățile naționale refuză, din motive legate de tipurile de pneuri care intră sub incidența articolului 7a (nou) (Dispoziții specifice referitoare la abraziunea pneurilor vehiculelor), să acorde omologarea de tip sau omologarea CE națională de tip pentru pneurile C1 nou fabricate care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare. Pneurile C1 care au fost fabricate înainte de datele stabilite la alineatul (3a) și care nu respectă cerințele din anexa I pot fi vândute timp de cel mult 30 de luni de la aceste date. ONU va extinde domeniul de aplicare al unei metode de încercare și al

valorilor-limită adecvate pentru performanța în materie de abraziune a pneurilor la pneurile C2 și C3.

Amendamentul 71

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 – litera f

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 72

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(g) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora, **în mod specific pentru diferitele categorii de vehicule, care iau în considerare și alte sisteme montate pe vehicul ce contribuie la frânarea vehiculelor și la frânarea remorcilor;**

Amendamentul 73

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) tipuri de sisteme de frânare și piesele de schimb ale acestora pentru autoturismele mai vechi care trebuie modernizate pentru a reduce semnificativ

emisiile generate de frânare;

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 3 – litera h

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(h) tipuri de pneuri în legătură cu abraziunea pneurilor, ***așa cum este definit de Grupul operativ privind abraziunea pneurilor al Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);***

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) ***pentru vehiculele care intră sub incidența Regulamentului (CE) 715/2007***, metodele de măsurare a emisiilor de gaze de eșapament în laborator și în condiții rutiere, inclusiv ***măsuri de prevenire a condusului distorsionat și a utilizării abuzive în timpul încercărilor RDE***, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și emisiile la ralanti;

Amendamentul 76

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) pentru vehiculele care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 595/2009, preluarea tuturor

procedurilor de încercare privind conformitatea efectuate în laborator și în circulație (ISC-PEMS) prevăzute de regulamentul respectiv și de modificările ulterioare ale acestuia;

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(g) metodele de măsurare a emisiilor de particule la frânare **pe baza Regulamentului tehnic mondial finalizat al CEE-ONU** pentru vehiculele **M1 și N1 și metodele de implementare a unui program extins de încercări între laboratoare pentru a determina nivelul de referință** pentru emisiile generate de uzura frânelor vehiculelor din categoriile **M1 și N1 plecând de la care pot fi avute în vedere valori-limită proporționale privind uzura frânelor, o abordare similară pentru vehiculele grele după ce este elaborată mai întâi o metodă de încercare adecvată la nivelul CEE-ONU și frânarea** cu recuperare;

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera h

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(h) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor **în conformitate cu regulamentul relevant WP29 al ONU**;

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera j

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(j) dispozitivele OBFCM, sistemele OBD și OBM, inclusiv **opțional** comunicarea wireless a datelor înregistrate de aceste dispozitive și sisteme;

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera r

Textul propus de Comisie

(r) specificațiile combustibililor de referință pentru încercare;

Amendamentul

(r) specificațiile combustibililor de referință pentru încercare care includ în Directiva 98/70/CE privind calitatea combustibililor o specificație privind mediul îmbunătățită pentru combustibilii de uz comercial pentru a permite reducerea emisiilor de poluanți de la țeava de eșapament;

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera s

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(s) metodele de stabilire a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare **și pentru transferarea în prezentul regulament a cerințelor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și la articolul 5 alineatul (11) din Regulamentul (UE) 2017/1151 aplicabile în cazul vehiculelor din categoriile M1 și N1, precum și la punctul 5.1.2 din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 49 (8)**

revizuirea 6, aplicabil vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3;

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera t

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(t) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor; **eliminat**

Amendamentul 83

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(wa) pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3, transferarea în prezentul regulament a tuturor procedurilor de încercare privind conformitatea efectuate în laborator și în circulație (ISC-PEMS) prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și în modificările ulterioare ale acestuia;

Amendamentul 84

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 85

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(wc) clarificarea obligațiilor în materie de încercări pentru producători, autoritățile de omologare de tip și părțile terțe în ceea ce privește omologarea de tip inițială, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței.

Amendamentul 86

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

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

(b) anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra frânelor sau pneurilor Euro 7;

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

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

Amendamentul 87

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) stabilirea valorilor-limită ale emisiilor de particule la frânare în anexa I referitoare la activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);

eliminat

Amendamentul 88

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) stabilirea valorilor-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri în anexa I referitoare la activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);

(b) stabilirea valorilor-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri în anexa I, asigurând sincronizarea cu Regulamentul WP29 al ONU;

Amendamentul 89

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) stabilirea multiplicatorilor de durabilitate în anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7 M_2 , M_3 , N_2 , N_3 și a unui raport privind durabilitatea vehiculelor grele prezentat Parlamentului European și Consiliului;

eliminat

Amendamentul 90

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) stabilirea definițiilor și a normelor speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ în temeiul articolului 3 și al articolului 8 din prezentul regulament.

eliminat

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

1. **În termen de cel mult 60 de luni de la intrarea în vigoare a tuturor actelor de punere în aplicare și a actelor delegate adoptate în conformitate cu prezentul regulament**, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea prezentului regulament.

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 19 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă de la 1 iulie **2035 în conformitate cu data menționată la articolul 10 alineatul (6)**.

Amendamentul 94

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

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă de la **data menționată la articolul 10 alineatul (5)**.

Amendamentul 95

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

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Acesta se aplică de la **trei ani de la data intrării în vigoare a tuturor legislației secundare relevante** pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și de la **60 de luni de la data intrării în vigoare a legislației secundare relevante** pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O₃, O₄.

Amendamentul 96

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

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Se aplică de la 1 iulie **2035** pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ construite de mici producători.

Amendamentul 97**Propunere de regulament****Anexa I – tabelul 1**

<i>Textul propus de Comisie</i>				
Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ cu motor cu ardere internă				
Emisii de poluanți	Vehicule din categoriile M ₁ , N ₁	Numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă ¹ mai mic de 35 kW/t	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă mai mic de 35 kW/t
	pe km	pe km	pe deplasare	pe deplasare
NO _x în mg	60	75	600	750
PM în mg	4.5	4.5	45	45
PN ₁₀ în #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO în mg	500	630	5000	6300
THC în mg	100	130	1000	1300
NMHC în mg	68	90	680	900
NH ₃ în mg	20	-	200	-
¹ . Măsurat în conformitate cu punctul 5.3.2. din Regulamentul CEE-ONU nr. 85 în cazul				

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

Amendamentul

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

Emisii de poluanți	Vehicule din categoriile M1, N1	Numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă ¹ mai mic de 44 kW/t	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁	Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 10 km numai pentru vehiculele din categoria N ₁ cu un raport putere/masă mai mic de 44 kW/t
	pe km	pe km	pe deplasare	pe deplasare
NO _x în mg	60	125	600	1500
PM în mg	4.5	5	45	50
PN ₁₀ în #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO în mg	500	740	5000	7400
THC în mg	100	160	1000	1600
NMHC în mg	68	108	680	1080
NH ₃ în mg	20	20	200	200

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

Amendamentul 98

Propunere de regulament Anexa I – tabelul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>							
Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃ cu motor cu ardere internă, precum și motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule							
Emisii de poluanți	<i>Emisii de la rece</i> ²		<i>Emisii la cald</i> ³	<i>Bugetul de emisii pentru toate deplasările mai mici de 3*WHTC</i>	<i>Valorile-limită opționale ale emisiilor la ralanti</i> ⁴		
	<i>pe kWh</i>		<i>pe kWh</i>	<i>pe kWh</i>	<i>pe oră</i>		
<i>NO_x în mg</i>	<i>350</i>		<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5000</i>		
<i>PM în mg</i>	<i>12</i>		<i>8</i>	<i>10</i>			
<i>PN₁₀ în #</i>	<i>5x10¹¹</i>		<i>2x10¹¹</i>	<i>3x10¹¹</i>			
<i>CO în mg</i>	<i>3500</i>		<i>200</i>	<i>2700</i>			
<i>NMOG în mg</i>	<i>200</i>		<i>50</i>	<i>75</i>			
<i>NH₃ în mg</i>	<i>65</i>		<i>65</i>	<i>70</i>			
<i>CH₄ în mg</i>	<i>500</i>		<i>350</i>	<i>500</i>			
<i>N₂O în mg</i>	<i>160</i>		<i>100</i>	<i>140</i>			
<i>HCHO în mg</i>	<i>30</i>		<i>30</i>				
<p>² Emisiile la rece se referă la cea de a 100-a percentilă a intervalelor mobile (MW) de 1 WHTC pentru vehicule sau WHTC_{cold} pentru motoare.</p> <p>³ Emisiile la cald se referă la cea de a 90-a percentilă a intervalelor mobile (MW) de 1 WHTC pentru vehicule sau WHTC_{hot} pentru motoare.</p> <p>⁴ Se aplică numai în cazul în care nu există un sistem care oprește automat motorul după 300 de secunde de funcționare continuă la ralanti (după oprirea vehiculului și acționarea frânelor).</p>							
<i>Amendamentul</i>							
Valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃ cu motor cu ardere internă, precum și motoarele cu ardere internă utilizate în aceste vehicule							
Emisii de poluanți	<i>CO</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NMHC</i> <i>mg/kWh</i>	<i>CH</i> <i>4</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NOx</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NH3</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PM</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PN10</i>

			<i>h</i>				
WHSC (CI) și WHTC (CI și PI)	1500	80	500	230	10	8	6x10¹¹
RDE	2250	120	750	345	15	8	9x10¹¹

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Anexa I – tabelul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>		
Valorile-limită ale emisiilor evaporative Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ alimentate cu benzină		
Emisii de poluanți	M ₁ , N ₁ cu masa maximă de până la 2 650 kg	N ₁ cu masa maximă mai mare sau egală cu 2 650 kg
Emisii evaporative (impregnare la cald + 2 zile încercare diurnă)	0,50 g în ziua cu cele mai defavorabile condiții + impregnare la cald	0,70 g în ziua cu cele mai defavorabile condiții + impregnare la cald
Emisii asociate cu realimentarea	0,05 g/L de combustibil	0,05 g/L de combustibil
<i>Amendamentul</i>		
Valorile-limită ale emisiilor evaporative Euro 7 pentru vehiculele din categoriile M ₁ , N ₁ alimentate cu benzină		
Emisii de poluanți	M ₁ și N ₁ cu masa maximă de până la 2 650 kg	M ₁ și N ₁ cu masa maximă mai mare sau egală cu 2 650 kg
Emisii evaporative (impregnare la cald + 2 zile încercare diurnă)	0,50 g în ziua cu cele mai defavorabile condiții + impregnare la cald	0,70 g în ziua cu cele mai defavorabile condiții + impregnare la cald
Emisii asociate cu realimentarea	0,05 g/L de combustibil	0,05 g/L de combustibil

Amendamentul 100

Propunere de regulament Anexa I – tabelul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

[...]

eliminat

Amendamentul 101

Propunere de regulament Anexa II – tabelul 1

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

Amendamentul 102

Propunere de regulament Anexa II – tabelul 2

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

Amendamentul 103

Propunere de regulament Anexa III – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>
Condiții de încercare privind conformitatea vehiculelor din categoriile M ₁ , N ₁ cu valorile-limită ale emisiilor de eșapament cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului

Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse*
Divizor pentru condițiile de conducere extinse	-	1.6 (se aplică emisiilor măsurate numai în perioada în care se aplică una dintre condițiile stabilite în această coloană)
Temperatură ambiantă	Între 0 °C și 35 °C	Între -10 °C și 0 °C sau între 35 °C și 45 °C
Altitudinea maximă	700 m	Peste 700 m și sub 1 800 m
Viteza maximă	Până la 145 km/h	Între 145 și 160 km/h
Remorcare/modificări aerodinamice	Nu sunt permise	Permise în conformitate cu specificațiile producătorului și până la viteza regulamentară.
Dispozitive auxiliare	Posibile conform utilizării normale	-
Nivelul maxim al puterii medii la roată pe parcursul primilor 2 km după pornirea la rece	Mai mic de 20 % din puterea maximă la roată	Mai mare de 20 % din puterea maximă la roată
Structura deplasării	Oricare	-
Kilometraj minim	10 000 km	Între 3 000 și 10 000 km
<p>* Se utilizează aceeași strategie privind emisiile atunci când vehiculul este condus în afara acestor condiții, cu excepția cazului în care există un motiv tehnic aprobat de autoritatea de omologare de tip.</p>		
<i>Amendamentul</i>		
<p>Condiții de încercare privind conformitatea vehiculelor din categoriile M₁, N₁ cu valorile-limită ale emisiilor de eșapament cu orice combustibil și lubrifiant de pe piață în conformitate cu specificațiile emise de producătorul vehiculului</p>		
Parametru	Condiții normale de conducere	Condiții de conducere extinse*
Divizor pentru condițiile de conducere extinse	-	1.6 (se aplică emisiilor măsurate numai în perioada în care se aplică una dintre condițiile stabilite în această

		<i>coloană și, în cazul în care sunt îndeplinite două sau mai multe condiții, acea parte a deplasării este exclusă și setată ca nefiind validă).</i>
Temperatură ambiantă	Între 0 °C și 35 °C	Între -10 °C și 0 °C sau între 35 °C și 45 °C
Altitudinea maximă	700 m	Peste 700 m și sub 1 800 m
Viteza maximă	Până la 145 km/h	Între 145 și 160 km/h
Remorcare/modificări aerodinamice	Nu sunt permise	Permise în conformitate cu specificațiile producătorului și până la viteza regulamentară.
Dispozitive auxiliare	Posibile conform utilizării normale	-
Nivelul maxim al puterii medii la roată pe parcursul primilor 2 km după pornirea la rece	Mai mic de 20 % din puterea maximă la roată	Mai mare de 20 % din puterea maximă la roată
Structura deplasării	Oricare <i>nu sunt permise condiții de condus distorsionate și rare</i>	<i>Nu sunt permise condiții de condus distorsionate și rare</i>
Kilometraj minim	10 000 km	Între 3 000 și 10 000 km
<p>* Se utilizează aceeași strategie privind emisiile atunci când vehiculul este condus în afara acestor condiții, cu excepția cazului în care există un motiv tehnic aprobat de autoritatea de omologare de tip.</p>		

Amendamentul 104

Propunere de regulament Anexa III – tabelul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

[...]

eliminat

Amendamentul 105

Propunere de regulament Anexa IV – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a sistemelor pentru controlul poluării			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării	M ₁ , N ₁ și M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Durata de viață principală	Până la 160 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	300 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	700 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi
Durata de viață suplimentară	După durata de viață principală și până la 200 000 km sau 10 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	După durata de viață principală și până la 375 000 km	După durata de viață principală și până la 875 000 km
<i>Amendamentul</i>			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a sistemelor pentru controlul poluării			
Durata de viață a vehiculelor, a motoarelor și a dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării	M ₁ , N ₁ și M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Durata de viață principală	Până la 160 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	300 000 km sau 8 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi	700 000 km sau 15 ani, oricare dintre acestea survine mai întâi
Durata de viață suplimentară	După durata de viață principală și până la 240 000 km sau 16 ani , oricare	După durata de viață principală și până la 500 000 km	După durata de viață principală și până la 1 200 000 km

	dintre acestea survine mai întâi		
--	-------------------------------------	--	--

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Omologarea de tip a autovehiculelor, motoarelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009
Referințe	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	ENVI 15.12.2022
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 15.12.2022
Comisii asociate - data anunțului în plen	11.5.2023
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Massimiliano Salini 15.12.2022
Examinare în comisie	22.5.2023
Data adoptării	19.7.2023
Rezultatul votului final	+: 46 –: 12 0: 14
Membri titulari prezenți la votul final	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Membri supleanți prezenți la votul final	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

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

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Mesure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerkovič, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri