



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 în ceea ce privește aplicarea etapei
Euro 5 pentru omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Termenul „vehicule din categoria L” desemnează o gamă largă de tipuri de vehicule cu două, trei sau patru roți, cum sunt bicicletele motorizate, mopedele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți, motocicletele cu ataș și vehiculele cu patru roți (cvadricicluri), precum vehiculele rutiere de tip „Quad”, ATV-urile și cvadrimobilele.

Cerințele pentru omologarea de tip aplicabile „vehiculelor din categoria L” de la 1 ianuarie 2016 sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013, precum și în cele patru acte delegate și de punere în aplicare ale sale¹.

Comisia a redactat, pe baza unui studiu aprofundat privind efectele asupra mediului², un raport adresat Parlamentului și Consiliului; în conformitate cu articolul 23 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013. Concluziile raportului au pus în evidență unele recomandări pentru îmbunătățirea Regulamentului (UE) nr. 168/2013, precum și a Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014 al Comisiei și a Regulamentului delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013. Recomandările se reflectă la articolul 1 alineatele (1) și (2) din prezentul regulament și propun amendamente la articolele 21 și 23 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

Întrucât cerințele de omologare de tip din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 au fost deja aplicabile în mod obligatoriu începând cu 1 ianuarie 2016, acest act este propus spre adoptare în cel mai scurt timp posibil și, spre deosebire de majoritatea actelor de omologare, nu prevede o dată de aplicare separată.

Regulamentul (UE) nr. 168/2013 a limitat toate delegările de competențe ale Comisiei de a adopta acte delegate la o perioadă de cinci ani, care va expira la 21 martie 2018. Întrucât există o nevoie permanentă de a actualiza elemente ale actelor de omologare de tip la progresul tehnic sau de a aduce alte modificări în conformitate cu împuternicirile, proiectul de propunere modifică, de asemenea, articolul 75 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 pentru a se acorda o competență timp de încă cinci ani cu posibilitatea de prelungire tacită.

¹ JO L 60, 2.3.2013, p. 52. Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri.

Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta (JO L 53, 21.2.2014, p. 1).

Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 al Comisiei din 21 noiembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor (JO L 25, 28.1.2014, p. 1).

Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei din 24 octombrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor (JO L 7, 10.1.2014, p. 1–12).

² Raportul de studiu este intitulat: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles” (Studiul impactului normei de poluare Euro 5 asupra vehiculelor din categoria L) EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al prezentului act este același cu cel al actului care trebuie modificat, articolul 114 din TFUE.

- **Proporționalitatea**

Regulamentul (UE) nr. 168/2013 care cuprinde cerințe pentru omologarea UE de tip se bazează pe conceptul armonizării totale. Prin urmare, modificările care urmează să fie introduse în cerințele din regulamentul menționat pe baza constatărilor din studiul cuprinzător asupra efectelor de mediu sunt considerate cele mai adecvate pentru a atinge obiectivul subliniat în considerentul (9) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, pentru a obține un nivel ridicat de protecție a mediului.

- **Alegerea instrumentului**

Utilizarea unui regulament este considerată oportună, deoarece acesta modifică regulamentul existent.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX-POST, CONSULTĂRILE CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUĂRILE IMPACTULUI

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

Pe baza unui studiu aprofundat privind efectele asupra mediului, Comisia a trimis un raport Parlamentului și Consiliului, în conformitate cu obligația de la articolul 23 alineatul (4) și (5) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013. În conformitate cu concluziile din raportul Comisiei și în scopul de a asigura aplicarea corectă a regulamentelor, elementele identificate ar trebui să fie adăugate sau clarificate prin amendamente.

Rezultatul global al studiului arată în mod clar că limitele, datele și cerințele prevăzute în regulament sunt avantajoase din punctul de vedere al costurilor și fezabile din punct de vedere tehnic pentru toate vehiculele din categoria L.

- **Consultări cu părțile interesate**

Raportul Comisiei face o serie de recomandări privind modificări la Regulamentul (UE) nr. 168/2013. Recomandările provin din consultările cu părțile interesate pe întreaga durată a studiului. De asemenea, informații actualizate privind progresele studiului au fost furnizate în cadrul reuniunilor grupului de lucru privind motocicletele cu toate părțile interesante relevante și cu reprezentanții statelor membre, în timpul sesiunilor din lunile mai, septembrie și decembrie 2016 și din martie și iunie 2017.

Comisia a prezentat, în martie 2017, o primă versiune a documentului și a primit feedback din partea părților interesate din industrie, a autorităților de omologare, serviciilor tehnice și partenerilor sociali care sprijină prezenta propunere de document.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 în ceea ce privește aplicarea etapei Euro 5 pentru omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor

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

- (1) Pe baza raportului Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind studiul cuprinzător privind efectul asupra mediului al etapei Euro 5 pentru vehiculele din categoria L³, în conformitate cu articolul 23 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁴ privind etapa de emisii Euro 5 și ținând seama de problemele întâlnite de autoritățile de omologare și de părțile interesate în aplicarea respectivului regulament, în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ar trebui făcute anumite modificări și clarificări pentru a asigura buna punere în aplicare a acestuia.
- (2) În ceea ce privește obligația de a instala un sistem de diagnosticare la bord (OBD) pentru etapa II, care asigură monitorizarea și raportarea privind defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor, Comisia a concluzionat, pe baza unui studiu aprofundat privind efectele asupra mediului, că există limitări de ordin tehnic în ceea ce privește monitorizarea catalizatorului pentru anumite vehicule și că sunt necesare evoluții suplimentare pentru a asigura implementarea corectă a acestuia. Monitorizarea catalizatorului nu va fi gata pentru prima rundă de emisii Euro 5, dar ar trebui avută în vedere pentru 2025. Articolul 21 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ar trebui, prin urmare, să prevadă termenele necesare pentru a garanta punerea în aplicare corectă a cerinței privind sistemul OBD din etapa II.
- (3) Este necesar să se clarifice derogarea pentru motoare (categoriile L1e și L2e) din cerința privind sistemul OBD din etapa II și să se extindă această derogare la cvadriciclurile ușoare (categoria L6e) și la subcategoriile de motociclete enduro (L3e-AxE) și trial L3e-AxT.

³ Raportul de studiu este intitulat: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles” (Studiul impactului normei de poluare Euro 5 asupra vehiculelor din categoria L) EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

- (4) Având în vedere că mopedele din categoriile L1e și L2e sunt deja excluse din cerința privind sistemul OBD din etapa II, vehiculele din categoria L6e proiectate și construite în funcție de specificațiile pentru mopede și produse în cantități relativ mici ar trebui să fie scutite de această obligație.
- (5) Motocicletele de tip enduro și de tip trial au o durată de viață scurtă și sunt foarte asemănătoare în natură și utilizare vehiculelor de tip Quad de teren grele din categoria (L7e-B) care sunt exceptate de la cerința privind sistemul OBD din etapa II. Această derogare ar trebui, prin urmare, să fie extinsă și motocicletelor de tip enduro și de tip trial.
- (6) Comisia a concluzionat, în raportul său către Parlamentul European și Consiliu, pe baza unui studiu aprofundat privind efectele asupra mediului, că procedura matematică de durabilitate stabilită la articolul 23 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, unde vehiculele sunt încercate după 100 km de utilizare, nu reflectă degradarea sistemului de control al emisiilor unui vehicul pe durata sa de viață. Metoda respectivă nu ar mai trebui să fie utilizată și ar trebui, prin urmare, să fie eliminată treptat până în 2025, pentru a oferi părților interesate suficient timp pentru a se adapta. Pentru perioada până în 2025, distanța cumulată necesară parcursă de vehicul înainte de a fi încercat ar trebui mărită pentru a se asigura că rezultatele încercării sunt fiabile.
- (7) Tehnologia necesară pentru atingerea limitelor Euro 5 este deja disponibilă; cu toate acestea, Comisia a concluzionat în raportul său către Parlamentul European și Consiliu, pe baza unui studiu aprofundat privind efectele asupra mediului efectuat în conformitate cu articolul 23 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind etapa de emisii Euro 5, că data de la care se aplică valorile limitelor de emisii Euro 5 pentru anumite vehicule din categoria L (L3e-AxT L2e-U, L6e-B, și L3e-AxE) va trebui să fie amânată din 2020 pentru 2022 pentru a crește raportul cost-beneficiu comparativ cu scenariul de referință. În plus, producătorii acestor vehicule, care sunt în principal IMM-uri, necesită mai mult timp de pregătire pentru a se asigura că tranziția către sistemele de propulsie cu emisii zero, cum ar fi electrificarea, poate fi realizată în mod rentabil.
- (8) Anumite incoerențe în ceea ce privește data aplicării pentru limitele nivelului sonor Euro 5 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ar trebui să fie clarificate pentru a se asigura că limitele existente (Euro 4) rămân aplicabile până când pot fi stabilite noi limite pentru Euro 5.
- (9) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 a împuternicit Comisia să adopte acte delegate pe o perioadă de cinci ani, care va expira la 21 martie 2018. Întrucât există o nevoie permanentă de a actualiza elemente ale actelor de omologare de tip la progresul tehnic sau de a aduce alte modificări în conformitate cu împuternicirile, articolul 75 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ar trebui de asemenea modificat pentru extinderea competenței cu încă cinci ani, cu posibilitatea de prelungire tacită.
- (10) Din motive de securitate juridică, împuternicirea acordată Comisiei în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 de a adopta acte delegate privind cerințele tehnice referitoare la sistemele de diagnoză la bord ar trebui să fie mai clară și mai precisă.
- (11) Dat fiind că prezentul regulament modifică Regulamentul (UE) nr. 168/2013 fără a-i extinde conținutul normativ și întrucât obiectivul prezentului regulament nu poate fi îndeplinit într-o măsură suficientă de statele membre, dar, datorită dimensiunii și efectelor acțiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta

măsurii, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea respectivelor obiective.

(12) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ar trebui modificat în consecință.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se modifică după cum urmează:

(1) Articolul 21 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 21

Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord

1. Vehiculele din categoria L, cu excepția vehiculelor de tip L1e, L2e și L6e, sunt echipate cu un sistem OBD care respectă cerințele de funcționare și procedurile de încercare stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (8) și de la datele de aplicare stabilite în anexa IV.
2. De la datele stabilite la punctul 1.8.1 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A și L7e-A sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și raportează aceste defecțiuni care determină depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B1.
3. De la datele stabilite la punctul 1.8.2 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e și L7e sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și care este activat la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B1. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din (sub)categoriile respective raportează, de asemenea, activarea unui mod de funcționare care reduce în mod semnificativ cuplul motorului.
4. De la datele stabilite la punctul 1.8.3 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3, L4e, L5e și L7e sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și care este activat la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B2. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din (sub)categoriile respective raportează, de asemenea, activarea unui mod de funcționare care reduce în mod semnificativ cuplul motorului.
5. De la datele stabilite la punctul 1.8.4 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A și L7e-A sunt echipate, în plus, cu un sistem OBD de etapa II care monitorizează și raportează defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor, cu excepția monitorizării catalizatorului, care determină depășirea limitelor de emisie OBD stabilite în anexa VI punctul B1.
6. De la datele stabilite la punctul 1.8.5 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A și L7e-A sunt echipate, în plus, cu un sistem OBD de etapa II care monitorizează și raportează defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor care determină depășirea limitelor de emisie OBD stabilite în anexa VI punctul B2.

7. Alineatele (5) și (6) nu se aplică motocicletelor de tip enduro din categoria L3e-AxE și motocicletelor de tip trial din categoria L3e-AxT.
8. Pentru a armoniza raportarea efectuată de sistemul OBD a defectelor în materie de siguranță în funcționare sau ale sistemului de control al emisiilor și pentru a facilita repararea efectivă și eficientă a unui vehicul, se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele tehnice detaliate privind sistemele de diagnosticare la bord, cu privire la categoriile de vehicule din anexa II partea C1 - Cerințe privind construcția vehiculelor și cerințe generale privind omologarea de tip, rândul 11, inclusiv cerințele privind funcționarea OBD, precum și procedurile de încercare pentru elementele enumerate la alineatele (1)-(7) din prezentul articol și în conformitate cu cerințele tehnice detaliate privind încercarea de tipul VIII menționată în anexa V.”
- (2) La articolul 23 alineatul (3), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:
- „(c) procedura matematică de durabilitate:
- Până la 31 decembrie 2024, pentru fiecare componentă a emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare stabilit în anexa VII partea B cu rezultatul încercării de mediu a unui vehicul care a parcurs mai mult de 100 km după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita încercării privind performanța de mediu stabilită în anexa VI partea A.
- Fără a aduce atingere primului paragraf, pentru tipurile noi de vehicule, începând cu 1 ianuarie 2020 și pentru tipurile de vehicule existente începând de la 1 ianuarie 2021 până la 31 decembrie 2024, pentru fiecare element constitutiv al emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare stabilit în anexa VII partea B și rezultatele încercării privind performanța de mediu a unui vehicul care a acumulat mai mult de 2 500 km pentru un vehicul cu o viteză maximă <130 km/h și 3 500 km pentru un vehicul cu o viteză maximă ≥130 km/h după prima pornire la capătul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita încercării privind performanța de mediu stabilită în anexa VI partea A.”.
- (3) Articolul 75, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (8), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6), articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12) și articolele 65 și 74 i se conferă Comisiei pe o perioadă de zece ani de la 22 martie 2013. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de cinci ani, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. Comisia întocmește un raport cu privire la delegarea de competență cel târziu la 22 iunie 2022 și cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea fiecărei perioade de cinci ani următoare.”;
- (4) Anexa IV se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele