



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

**Strasbourg, 16 ianuarie 2019
(OR. en)**

**2018/0065 (COD)
LEX 1861**

**PE-CONS 65/1/18
REV 1**

**ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020**

**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**

REGULAMENTUL (UE) 2019/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 16 ianuarie 2019

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 cvadriciclorilor

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C 367, 10.10.2018, p. 32.

² Poziția Parlamentului European din 29 noiembrie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 17 decembrie 2018.

întrucât:

- (1) Pe baza raportului Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind studiul cuprinzător privind efectele asupra mediului ale etapei Euro 5 pentru vehiculele din categoria L („studiul privind efectele”), efectuat în temeiul articolului 23 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹ 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) de etapa II, care asigură monitorizarea și raportarea privind defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor, Comisia a concluzionat, pe baza studiului privind efectele, 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 a etapei de emisii Euro 5, dar este preconizată 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 de etapa II.
- (3) Având în vedere că vehiculele din categoriile L1e și L2e sunt deja exceptate de la cerința de echipare cu un sistem OBD de etapa I, vehiculele din categoria L6e, care sunt proiectate și construite în funcție de specificațiile pentru mopede și produse în cantități relativ mici, ar trebui să fie exceptate de la această cerință.

¹ 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) Este necesar să se clarifice exceptarea vehiculelor din categoriile L1e și L2e de la cerința de echipare cu un sistem OBD de etapa II și să se extindă această exceptare la cvadriciclurile ușoare (categoria L6e) și la subcategoriile de motociclete enduro (L3e-AxE) și trial (L3e-AxT).
- (5) Motocicletele de tip enduro și de tip trial au o durată de viață scurtă și sunt foarte asemănătoare în natură și utilizare vehiculelor grele de teren de tip „Quad” (L7e-B) care sunt exceptate de la cerința de echipare cu un sistem OBD de etapa II. Această exceptare ar trebui, prin urmare, să fie extinsă și motociclete de tip enduro și de tip trial.
- (6) Comisia a concluzionat, în studiul privind efectele, că procedura matematică de durabilitate stabilită la articolul 23 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, conform căreia vehiculele sunt încercate după 100 km de utilizare, nu reflectă degradarea reală a sistemului de control al emisiilor al unui vehicul pe durata sa de viață. Metoda respectivă nu ar mai trebui să fie utilizată și ar trebui 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 studiul privind efectele că data de la care se aplică valorile limitelor de emisie Euro 5 pentru anumite vehicule din categoria L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT și L3e-AxE) va trebui să fie amânată din 2020 pentru 2024 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 pentru a se asigura că tranziția către grupuri propulsoare cu emisii zero, cum ar fi electrificarea, poate fi realizată în mod rentabil.
- (8) La articolul 30 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se prevede că un certificat de omologare UE de tip conține, în anexă, rezultatele încercărilor. Din motive de claritate, prevederea respectivă ar trebui modificată pentru a se clarifica faptul că este vorba de fișa cu rezultatele încercărilor.
- (9) 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.
- (10) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 a împuternicit Comisia să adopte acte delegate pe o perioadă de cinci ani, care a expirat la 21 martie 2018. Întrucât există o nevoie permanentă de a actualiza elemente ale actelor legislative de omologare de tip la progresul tehnic sau de a aduce alte modificări în conformitate cu împuternicirile, acest regulament ar trebui modificat pentru a prevedea extinderea delegării de competențe cu încă cinci ani, cu posibilitatea de prelungire tacită.

- (11) 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 diagnosticare la bord ar trebui să fie mai clară și mai precisă.
- (12) Dat fiind că prezentul regulament modifică Regulamentul (UE) nr. 168/2013 fără a-i extinde conținutul normativ și întrucât obiectivele prezentului regulament nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere dimensiunea și efectele acțiunii, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (13) 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 L1e, L2e și L6e, sunt echipate cu un sistem OBD care respectă cerințele de funcționare și procedurile de încercare stabilite în actele delegate menționate la alineatul (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 activează un raport 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 oricărui 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 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 activează un raport la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B2. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din categoriile respective raportează, de asemenea, activarea oricărui 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 subcategoria L3e-AxE și motocicletelor de tip trial din subcategoria 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, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea cerințelor tehnice detaliate privind sistemele de diagnosticare la bord, cu privire la categoriile și subcategoriile de vehicule din anexa II partea C1 - Cerințe privind construcția vehiculelor și cerințe generale privind omologarea de tip, rândul care se referă la nr. 11, inclusiv cerințe privind funcționarea OBD și proceduri de încercare pentru elementele enumerate la alineatele (1)-(7) din prezentul articol, precum și a cerințelor 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, de la 1 ianuarie 2020 și pentru tipurile de vehicule existente, 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 prin construcție <130 km/h și 3 500 km pentru un vehicul cu o viteză maximă prin construcție \geq 130 km/h după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita emisiilor la țeava de evacuare stabilită în anexa VI partea A.”

3. La articolul 30 alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) fișa cu rezultatele încercărilor;”.

4. La articolul 44 alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

“Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii cărora li s-a acordat o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost nici înmatriculate, nici puse în exploatare înainte de expirarea valabilității respectivei omologări UE de tip.”

5. La 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), articolul 65 și articolul 74 i se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci 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 cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. Comisia prezintă un raport cu privire la delegarea de competențe cel târziu la 22 iunie 2022 și cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea fiecărei perioade de cinci ani următoare.”

6. Anexele II, IV, V și VI 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 Strasbourg,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele

ANEXĂ

Anexele II, IV, V și VI se modifică după cum urmează:

1. În anexa II partea C1, la rândul care se referă la nr. 11, se elimină semnul „X” pentru subcategoriile L6e-A și L6e-B.
2. În anexa IV, tabelul se modifică după cum urmează:
 - (a) punctele 1.1.2.1, 1.1.2.2 și 1.1.2.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1.2.1.	Euro 4: Anexa VI punctul A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; pentru L2e-U și L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Anexa VI punctul A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; pentru L3e-AxE și L3e-AxT 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Anexa VI punctul A2	L1e-L7e	1.1.2020; pentru L2e-U; L3e-AxE; L3e-AxT și L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; pentru L2e-U; L3e-AxE; L3e-AxT și L6e-B: 1.1.2025	”;

(b) punctele 1.8.1, 1.8.2 și 1.8.3 se înlocuiesc după cum urmează:

„1.8.1.	cerințe funcționale pentru OBD de etapa I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	procedura de încercare de mediu pentru OBD de etapa I (încercarea de tipul VIII)				
	limite pentru încercarea de mediu pentru OBD de etapa I, anexa VI punctul B1				
1.8.2.	cerințele funcționale pentru OBD de etapa I inclusiv orice mod de funcționare care reduce cuplul motorului în mod semnificativ	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	procedura de încercare de mediu pentru OBD de etapa I (încercarea de tipul VIII)				
	limite pentru încercarea de mediu pentru OBD de etapa I, anexa VI punctul B1				
1.8.3.	cerințele funcționale pentru OBD de etapa I inclusiv orice mod de funcționare care reduce cuplul motorului în mod semnificativ	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	”;
	procedura de încercare de mediu pentru OBD de etapa I (încercarea de tipul VIII)				
	limite pentru încercarea de mediu pentru OBD de etapa I, anexa VI punctul B2				

(c) se înserează următoarele puncte:

„1.8.4.	cerințe funcționale pentru OBD de etapa II cu excepția monitorizării catalizatorului	L3e (cu excepția L3e-AxE și L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	proceduri de încercare de mediu pentru OBD de etapa II (încercarea de tipul VIII)				
	limite pentru încercarea de mediu pentru OBD de etapa II, anexa VI punctul B1				
1.8.5.	cerințe funcționale pentru OBD de etapa II	L3e (cu excepția L3e-AxE și L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	”;
	proceduri de încercare de mediu pentru OBD de etapa II (încercarea de tipul VIII),				
	limite pentru încercarea de mediu pentru OBD de etapa II, anexa VI punctul B2				

(d) punctele 1.9.1. și 1.9.2. se înlocuiesc cu următorul text:

„1.9.1.	Procedura de încercare privind nivelul sonor și valorile limită, anexa VI partea D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Procedura de încercare privind nivelul sonor și valorile limită ⁽³⁾ , anexa VI partea D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	”;

(e) punctul 1.9.4 se înlocuiește cu următorul text:

„1.9.4.	Regulamentele CEE-ONU nr. 9, 41, 63, 92 și noile valori limită asociate propuse de Comisie	L1e-L7e			”.
---------	--	---------	--	--	----

3. În anexa V partea B, conținutul celulei din prima coloană, al doilea rând, se înlocuiește cu următorul text:

„Încercare de tipul I ⁽¹⁹⁾ Masa de particule (doar Euro 5)”.

4. Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea B1, primul rând privind categoria de vehicule „L6e-A” se elimină;

(b) în secțiunea B2 primul rând:

(i) cuvintele: „L3e-L7e ⁽⁶⁾” se înlocuiesc cu următorul text:

„L3e, L4e, L5e, L7e”;

(ii) cuvintele: „Toate vehiculele din categoria L, cu excepția categoriilor L1e și L2e” se înlocuiesc cu următorul text:

„Toate vehiculele din categoria L, cu excepția categoriilor L1e, L2e și L6e”.
