



Document de ședință

A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor: Bas Eickhout

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	60
ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII.....	64
AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE	65
AVIZ AL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM	101
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE	165
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	167

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0088),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0025/2023),
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Camera Deputaților din Italia și Senatul Italiei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 12 iulie 2023¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolele 59 și 40 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere avizele Comisiei pentru transport și turism și Comisiei pentru industrie, cercetare și energie,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A9-0313/2023),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. aprobă declarația comună a Parlamentului European și a Consiliului anexată la prezenta rezoluție;
 3. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 4. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019¹⁰. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în lumina efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.

¹⁰ Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 - „Pactul verde european”, COM(2019) 0640 final.

Amendamentul

(1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019¹⁰. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în lumina efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii **și în lumina agresiunii Rusiei împotriva Ucrainei.**

¹⁰ Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 - „Pactul verde european”, COM(2019) 0640 final.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor.

Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu **handicap** și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate **și vulnerabile**, cum ar fi persoanele **și gospodăriile cu venituri reduse, persoanele** în vârstă, persoanele cu **dizabilități** și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.

Amendamentul

(3) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020. **În concluziile sale din 24 octombrie 2022^{1a}, Consiliul a declarat că este pregătit, cât mai curând posibil după încheierea negocierilor privind elementele esențiale ale pachetului „Pregătiți pentru 55”, să actualizeze, după caz, contribuția stabilită la nivel național a Uniunii și a statelor sale membre, în concordanță cu punctul 29 din Pactul climatic de la Glasgow.**

^{1a} **Concluziile Consiliului privind pregătirile pentru cea de a 27-a Conferință a părților (COP27) la Convenția-cadru a Națiunilor Unite**

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Prin intermediul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, Uniunea a transpus în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.

Amendamentul

(4) Prin intermediul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, Uniunea a transpus în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii ***în cadrul Uniunii cel târziu*** până în 2050 ***și obiectivul de a obține ulterior emisii negative***. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990. ***Regulamentul respectiv prevede, totodată, că Comisia trebuie să propună un obiectiv climatic intermediar al Uniunii pentru 2040, după caz, cel târziu în termen de șase luni de la prima evaluare la nivel global efectuată în temeiul Acordului de la Paris și să publice, în același timp, bugetul orientativ preconizat al Uniunii pentru emisiile de gaze cu efect de seră pentru perioada 2030-2050, definit ca volumul total orientativ al emisiilor nete de gaze cu efect de seră care se preconizează că vor fi emise în perioada respectivă fără a pune în pericol angajamentele Uniunii în temeiul Acordului de la Paris, precum și metodologia care stă la baza bugetului orientativ respectiv. La 15 iunie 2023, Consiliul științific consultativ european și-a publicat avizul științific pentru stabilirea unui obiectiv climatic la nivelul UE pentru 2040 și a unui buget privind gazele cu efect de seră pentru perioada 2030-2050.^{11a}***

¹¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

¹¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

^{11a} Consiliul științific consultativ european privind schimbările climatice (2023). Avizul științific pentru stabilirea unui obiectiv climatic la nivelul UE pentru 2040 și a unui buget privind gazele cu efect de seră pentru perioada 2030-2050.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier. ***Vehiculele grele sunt responsabile în prezent pentru mai mult de un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în Uniune și pentru peste 6 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, mai mult decât cele generate de transportul aerian sau maritim. Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă vizează o reducere cu 90 % a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2050, incluzând sectoarele în care emisiile sunt greu de redus, cum ar fi aviația și transportul maritim. Ca urmare a acestui fapt sunt necesare obiective suplimentare de reducere a emisiilor în sectoare în care decarbonizarea este posibilă, cum ar fi transportul rutier, înainte de 2050. Această tranziție ar trebui să țină seama***

de provocările industriale și sociale ale procesului pentru a asigura ocuparea forței de muncă și mobilitatea accesibilă pentru toți.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050.

Amendamentul

(8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050. ***Fără acțiuni ambițioase privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul rutier, ar fi necesare reduceri mai mari ale emisiilor în alte sectoare, inclusiv în sectoarele în care decarbonizarea este mai dificilă.***

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Consolidarea cerințelor de reducere a emisiilor de CO2 pentru vehiculele grele și instalarea infrastructurii necesare de reîncărcare și realimentare vor juca un rol esențial în reducerea emisiilor întregului parc de vehicule grele pentru a atinge

neutralitatea climatică la nivelul întregii economii cel târziu până în 2050, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119, alături de alte inițiative care vor fi necesare pentru a accelera transferul modal de la transportul rutier la cel feroviar și pentru a spori transportul feroviar de marfă.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Cerințele **consolidate** de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor **poate fi menținută**. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă.

Amendamentul

(9) Cerințele **revizuite** de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor **și locurile de muncă de înaltă calitate asociate pot fi menținute, întrucât industria autovehiculelor rămâne unul dintre pilonii economiei Uniunii**. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen au un potențial ridicat de a decarboniza anumite

segmente ale sectorului transportului cu vehicule grele, iar dezvoltarea lor ar trebui să fie încurajată, ținându-se seama totodată de faptul că nu există nicio tehnologie fără impact asupra mediului.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii **și pentru stimularea inovării** în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii, **să stimuleze inovarea** în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, **să transmită semnalul necesar pentru a accelera instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare în întreaga Uniune, să asigure competitivitatea pe termen lung a industriei Uniunii pe o piață mondială și să contribuie la reducerea costurilor de funcționare ale întreprinderilor de transport, asigurându-se totodată că Uniunea își îndeplinește obiectivele în materie de climă și poluare a aerului.**

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Potrivit celor mai recente informații furnizate de Agenția Europeană de Mediu (AEM), 97 % din populația urbană a Uniunii a fost expusă

în 2021 unor concentrații de particule fine în suspensie care depășesc nivelul orientativ de protecție a sănătății stabilit de Organizația Mondială a Sănătății^{1a}. În 2020, 275 000 de decese premature în Europa au fost atribuite expunerii la concentrații mari de particule în suspensie, iar 64 000 de decese premature au fost atribuite expunerii la concentrații mari de NO₂^{1b}. Prin accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero, cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ vor contribui, de asemenea, la reducerea poluării aerului generate de transportul rutier.

^{1a} *European Air Quality Status 2023 („Starea calității aerului în Europa, 2023”), Agenția Europeană de Mediu (2023).*

^{1b} *Health impacts of air pollution in Europe („Impactul poluării aerului asupra sănătății în Europa”), Agenția Europeană de Mediu (2023).*

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 11 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Noua strategie industrială actualizată¹⁴ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcurusul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de

Amendamentul

Noua strategie industrială actualizată¹⁴ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcurusul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de

asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero.

asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero. ***Ar trebui să se acorde, de asemenea, o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra IMM-urilor de-a lungul lanțului de aprovizionare.***

¹⁴ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

¹⁴ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Instalarea rapidă a infrastructurii de încărcare și de alimentare necesită disponibilitatea unor instalatori calificați. Investițiile în recalificare și în perfecționare vor deveni o piatră de temelie în realizarea obiectivelor prezentului regulament și vor asigura o tranziție justă în sectorul producției de

camioane.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) **Obiectivele** privind **întregul parc** de **vehicule de la nivelul Uniunii urmează să fie completate** de **instalarea necesară** a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, **astfel cum se prevede în propunerea Comisiei de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi**¹⁶.

Amendamentul

(12) **Vehiculele comerciale sunt instrumente esențiale pentru circulația mărfurilor și a persoanelor. Factori precum costul vehiculelor cu emisii zero, disponibilitatea infrastructurii de încărcare, necesitatea de a menține și de a consolida inovarea, precum și impactul măsurilor de stabilire a prețului carbonului sunt esențiali pentru atingerea unor obiective mai ambițioase de reducere a emisiilor de CO₂. Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (RICA) stabilește o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului destinate vehiculelor grele. Mai multe state membre au anunțat deja că vor depăși aceste cerințe minime și mai mulți producători europeni de camioane au creat societăți mixte pentru instalarea și exploatarea de rețele publice de încărcare în întreaga Europă. Standardele consolidate privind emisiile de CO₂ ar trebui să stimuleze investițiile suplimentare din partea operatorilor infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Statele membre ar trebui să beneficieze de un sprijin suficient în acest context, în special din partea instrumentelor de finanțare ale UE, și ar trebui încurajate să includă în cadrele lor naționale de politică revizuite măsuri de sprijinire a instalării infrastructurii de reîncărcare și realimentare în autobaze, centre logistice și depozite. Instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare este la fel de importantă în**

amplasamentele private, cum ar fi în autobazele private și în centrele logistice. De asemenea, ar trebui luate măsuri suplimentare pentru a reduce durata procesului de acordare a autorizațiilor pentru infrastructura de reîncărcare. Toate aceste inițiative vor contribui la instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în întreaga Uniune¹⁶.

¹⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 0559 final.

¹⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 0559 final.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia ar trebui să convoace un forum privind vehiculele grele cu emisii zero, care să reunească operatorii de stații publice de încărcare, operatorii de sisteme de transport al energiei electrice, transportatorii pe distanțe lungi, operatorii logisticii urbane, operatorii de transport public, societatea civilă, grupurile de reflecție, statele membre și producătorii, pentru a colabora la instalarea eficace și eficientă din punctul de vedere al costurilor a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, având în vedere obiectivele sporite de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele. Activitatea forumului respectiv ar trebui să contribuie în special la pregătirea primei revizuirii menționate la articolul 22

alineatul (2) din Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (RICA) pentru a se asigura că obiectivele stabilite în regulamentul în cauză reflectă ambiția prezentului regulament.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Accesul la formare profesională și la recalificare în numeroase sectoare, inclusiv în sectorul vehiculelor grele, care are nevoie de transformări fundamentale, este esențial pentru o tranziție justă din punct de vedere social. Industria vehiculelor grele trebuie să se asigure că angajații au acces la oportunități de recalificare și că sunt încurajați să le valorifice fără să suporte ei înșiși costurile. Pentru a asigura o tranziție echitabilă și eficace, sunt esențiale cartografierea și analiza schimbărilor prevăzute la nivelul pieței locurilor de muncă din industria vehiculelor grele.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, **nu este posibil să se prevadă pe deplin dacă, pentru toate utilizările de nișă, evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeva de**

(15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, **ar trebui să se acorde o anumită marjă pe termen scurt pentru a ține seama de anumite utilizări de nișă.** Acestea pot include utilizări precum vehicule pentru aplicații critice în materie de securitate și

evacuare este o opțiune viabilă. Acestea pot include utilizări precum vehicule **grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane** pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. **Având în vedere aceste considerații,** ar trebui **lăsată o anumită marjă în cadrul obiectivului pentru 2040,** pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice ulterioare.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. **Clauza de revizuire** ar trebui **să evalueze posibilitatea aplicării obiectivelor privind emisiile de CO₂ și pentru utilizările de nișă și vehiculele necertificate.**

Amendamentul

(15a) Pentru a evalua emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele la nivelul Uniunii, Comisia ar trebui să examineze posibilitatea de a elabora o metodologie comună a Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele introduse pe piața Uniunii.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Atunci când atribuie contracte pentru achiziționarea sau utilizarea vehiculelor menționate la punctul 4.2 din anexa I, autoritățile contractante sau entitățile contractante ar trebui să ia în

Amendamentul

(16) Pentru a asigura lanțuri de aprovizionare sustenabile și reziliente și pentru a reduce actualele dependențe strategice de importuri în ceea ce privește anumite tehnologii și produse necesare

considerare reziliența *ofertei*, inclusiv ținând seama de „Orientările privind accesul ofertanților și al bunurilor din țările terțe pe piața achizițiilor publice din UE” [C(2019)5494 final].

pentru introducerea accelerată a vehiculelor grele cu emisii zero, în special a autobuzelor urbane, și pentru a preveni formarea unor noi, atunci când atribuie contracte pentru achiziționarea sau utilizarea vehiculelor menționate la punctul 4.2 din anexa I, autoritățile contractante sau entitățile contractante ar trebui să ia în considerare ***sustenabilitatea și reziliența aprovizionării***, inclusiv ținând seama de „Orientările privind accesul ofertanților și al bunurilor din țările terțe pe piața achizițiilor publice din UE” [C(2019)5494 final]. ***Ponderarea criteriilor privind contribuția ofertei la sustenabilitate și reziliență în cadrul procedurilor de achiziții publice nu aduce atingere posibilității autorităților contractante și entităților contractante de a stabili un prag mai ridicat pentru criteriile referitoare la sustenabilitatea din punctul de vedere al mediului sau la inovare, în conformitate cu articolul 41 alineatul (3) și cu considerentul 64 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului, cu articolul 67 alineatul (5) din Directiva 2014/24/UE și cu articolul 82 alineatul (5) din Directiva 2014/25/UE.***

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/1242. ***Prin urmare, mecanismul de***

Amendamentul

(17) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/1242. ***În plus, având în vedere***

stimulare pentru *ZLEV* ar trebui eliminat începând cu 2030.

nivelurile ridicate de maturitate tehnologică ale vehiculelor cu emisii zero, nu există niciun motiv imperios pentru a continua să ofere stimulente suplimentare vehiculelor cu emisii scăzute. Prin urmare, acest mecanism de stimulare ar trebui să înceteze să se aplice vehiculelor grele cu emisii scăzute începând cu 2025, să fie aliniat la evoluțiile actuale ale pieței și să fie eliminat complet începând cu 2030.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Întrucât pentru anumite grupuri de vehicule omologate de tip, emisiile de CO₂ nu sunt încă determinate din motive tehnice, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite de prezentul regulament. Acestea includ, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele cu mai mult de 4 axe sau mai mult de 2 axe motoare, autobuzele mici cu o masă maximă mai mică de 7,5 t și *camioanele mici cu o masă maximă mai mică de 5 t.*

Amendamentul

Întrucât pentru anumite grupuri de vehicule omologate de tip, emisiile de CO₂ nu sunt încă determinate din motive tehnice, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite de prezentul regulament. Acestea includ, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele cu mai mult de 4 axe sau mai mult de 2 axe motoare și autobuzele mici cu o masă maximă mai mică de 7,5 t.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

eliminat

Amendamentul 23

**Propunere de regulament
Considerentul 25 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25a) Emisiile de CO₂ generate de vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, sunt deja certificate în conformitate cu VECTO, monitorizate și raportate de producătorii de vehicule și de statele membre, iar mai multe vehicule de uz specific cu emisii zero sunt deja disponibile pe piață în Europa. Emisiile de CO₂ generate de vehiculele de uz specific reprezintă aproximativ 5 % din emisiile vehiculelor grele și aproximativ 10 % din vânzări. Întrucât operează în principal în orașe, vehiculele de uz specific au, de asemenea, un impact semnificativ asupra calității aerului urban. Majoritatea acestor vehicule parcurg distanțe mici și au rute previzibile și sunt depozitate peste noapte în autobaze, facilitând astfel utilizarea vehiculelor cu emisii zero de către operatori. Prin urmare, obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să se aplice și acestor vehicule.

Amendamentul 24

Propunere de regulament
Considerentul 25 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25b) Având în vedere gradul de pregătire tehnică a segmentului de vehicule și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în orașe, camioanele mici cu o masă maximă mai mică de 5 t ar trebui, de asemenea, să îndeplinească obiectivele privind emisiile de CO₂ stabilite de prezentul regulament. În ceea ce privește aceste subgrupuri de vehicule, emisiile de CO₂ nu pot fi încă stabilite, din motive tehnice, în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400, deci emisiile lor de CO₂ stabilite în cadrul omologării de tip a vehiculelor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 ar trebui utilizate în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor. Deși aceste subgrupuri de vehicule nu intră sub incidența obligațiilor de monitorizare și raportare ale producătorilor de vehicule, noile înmatriculări ale acestora sunt raportate de statele membre. În scopul stabilirii factorului privind kilometrajul și sarcina utilă ale vehiculelor respective, acestea ar trebui încadrate în subgrupurile prevăzute la punctul 1.4 din anexa I la prezentul regulament.

Amendamentul 25

Propunere de regulament
Considerentul 25 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25c) Pentru a facilita dezvoltarea și a permite utilizarea pe scară largă a remorcilor echipate cu tehnologie de reducere a emisiilor de CO₂, este imperativ să se actualizeze și să se extindă rapid cadrul de omologare pentru astfel de tehnologii, în special pentru remorcile

electrificate, prin adaptarea Regulamentului (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) Având în vedere maturitatea tehnică a subsectorului și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în orașe, ar trebui stabilită o cotă minimă obligatorie de autobuze urbane noi cu emisii zero.

Amendamentul

(26) ***În 2021, autobuzele cu emisii zero au reprezentat 23 % din totalul vânzărilor în Uniune din segmentul respectiv, unele state membre ajungând deja la aproape 100 %, inclusiv Țările de Jos și Bulgaria.*** Având în vedere maturitatea tehnică a subsectorului și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în orașe, ar trebui stabilită o cotă minimă obligatorie de autobuze urbane noi cu emisii zero.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(27) ***O cotă minimă obligatorie de autobuze urbane cu emisii zero ar trebui să reflecte nevoia existentă în societate de transport public la prețuri accesibile, inclusiv în zonele rurale.*** Creșterea ofertei de autobuze urbane cu emisii zero care rezultă dintr-o astfel de cotă minimă obligatorie ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra costului de achiziție, atât în ceea ce privește prețul de achiziție inițial, cât și costul total al deținerii de autobuze urbane cu emisii zero, reflectând economiile de combustibili fosili rezultate din utilizarea

Amendamentul

(27) Creșterea ofertei de autobuze urbane cu emisii zero care rezultă dintr-o astfel de cotă minimă obligatorie ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra costului de achiziție, atât în ceea ce privește prețul de achiziție inițial, cât și costul total al deținerii de autobuze urbane cu emisii zero, reflectând economiile de combustibili fosili rezultate din utilizarea acestora. Achizițiile publice comune de autobuze urbane bazate pe Platforma pentru autobuze ecologice pot reduce și mai mult costul de achiziție al acestor autobuze, iar Fondul pentru

acestora. Achizițiile publice comune de autobuze urbane bazate pe Platforma pentru autobuze ecologice pot reduce și mai mult costul de achiziție al acestor autobuze, iar Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus ar putea fi folosit de statele membre pentru a sprijini cetățenii vulnerabili prin oferirea de bilete sau abonamente la preț redus sau gratuite pentru transportul public. În cele din urmă, autobuzele și autocarele folosite pentru transportul regional și pe distanțe lungi, inclusiv în zonele rurale, intră în continuare sub incidența obiectivelor stabilite pentru vehiculele grele. Sprijinul din partea Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice ar putea răspunde nevoilor specifice din zonele rurale și ar putea preveni sărăcia²¹ din perspectiva transporturilor prin asigurarea accesului la transport public la prețuri accesibile.

²¹ În conformitate cu definiția din Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, articolul 2 alineatul (2a).

atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus ar putea fi folosit de statele membre pentru a sprijini cetățenii vulnerabili prin oferirea de bilete sau abonamente la preț redus sau gratuite pentru transportul public. În cele din urmă, autobuzele și autocarele folosite pentru transportul regional și pe distanțe lungi, inclusiv în zonele rurale, intră în continuare sub incidența obiectivelor stabilite pentru vehiculele grele. Sprijinul din partea Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice ar putea răspunde nevoilor specifice din zonele rurale și ar putea preveni sărăcia^{21a} din perspectiva transporturilor prin asigurarea accesului la transport public la prețuri accesibile. ***Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă în vedere modificarea Directivei privind vehiculele nepoluante^{21a}, astfel încât aceasta să reflecte ambiția prezentului regulament.***

²¹ În conformitate cu definiția din Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, articolul 2 alineatul (2a).

^{21a} ***Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 188, 12.7.2019, p. 116).***

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(27a) Zonele urbane, în care au fost deja alocate sau realizate investiții

semnificative pentru transformarea infrastructurii pentru a permite utilizarea biometanului în autobuzele urbane pe o perioadă lungă, pot solicita Comisiei o derogare temporară de la obiectivul pentru autobuzele urbane. Astfel de derogări ar trebui să înceteze să se aplice până în 2035.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 27 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(27b) Autobuzele cu intrare joasă înmatriculate doar în clasa II sunt destinate operațiunilor interurbane și pot fi identificate clar. Date fiind profilurile lor de operare interurbană, nu ar trebui să intre sub incidența mandatului privind emisiile zero pentru autobuze urbane. În schimb, autobuzele cu intrare joasă din clasa II ar trebui să fie tratate la fel ca vehiculele interurbane și autocarele cu podea înaltă.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(28) Factorul de emisii zero *și de emisii scăzute* ar trebui aplicat pentru ultima oară pentru perioada de raportare a anului 2029, deoarece nu mai este considerat necesar după această perioadă ca stimulent pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero.

(28) Factorul de emisii zero ar trebui aplicat pentru ultima oară pentru perioada de raportare a anului 2029, deoarece nu mai este considerat necesar după această perioadă ca stimulent pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero.

Amendamentul 31

Propunere de regulament
Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie **posibil**, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate.

Amendamentul

(30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie **posibile**, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate, **precum și transferul de vehicule existente care au fost modernizate pentru a fi vehicule cu emisii zero. Modernizarea vehiculelor existente reprezintă o mare oportunitate de a accelera tranziția către mobilitatea cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și al utilizării resurselor.**

Amendamentul 32

Propunere de regulament
Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(32) Sistemul actual de credite și debite de emisii multianuale ar trebui extins până în 2039, având în vedere că obiectivele de reducere a emisiilor vor fi consolidate în continuare după 2030 până în 2040 și necesită evoluții tehnice prospective din partea producătorilor în perioada respectivă.

Amendamentul

(32) Sistemul actual de credite și debite de emisii multianuale ar trebui extins până în 2039, având în vedere că obiectivele de reducere a emisiilor vor fi consolidate în continuare după 2030 până în 2040 și necesită evoluții tehnice prospective din partea producătorilor în perioada respectivă. **Cu toate acestea, producătorii ar trebui să lichideze toate debitele de emisii rămase în anii 2029, 2034 și 2039, iar creditele de emisii care nu sunt utilizate în termen de cinci ani de la obținerea lor ar trebui să expire automat, astfel încât să se evite adoptarea unui nivel scăzut de ambiție.**

Amendamentul 33

Propunere de regulament
Considerentul 38 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(38a) Adoptarea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero depinde de o serie de factori, inclusiv de progresele înregistrate în ceea ce privește instalarea infrastructurilor de încărcare și de realimentare, de aspecte menite să faciliteze și mai mult o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero, precum și de alte măsuri de reglementare care să stimuleze actualizarea acestor vehicule. Aceste elemente ar trebui evaluate cu atenție în cadrul revizuirii. Pentru a promova adoptarea unor vehicule mai eficiente, Comisia ar trebui să studieze, în cadrul revizuirii, și impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru vehiculele grele noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.

Amendamentul 34

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi care contribuie la îndeplinirea obiectivului Uniunii **de reducere a emisiilor sale de gaze cu efect de seră**, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/842²³ și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris²⁴ și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne.

1. Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi care contribuie la îndeplinirea obiectivului Uniunii **privind neutralitatea climatică și a obiectivelor sale climatice intermediare, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2021/1119^{23a}, a obiectivelor statelor membre**, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/842²³, și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris²⁴ și pentru a asigura buna

funcționare a pieței interne.

²³ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 16, 19.6.2018, p. 26).

²³ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 16, 19.6.2018, p. 26).

^{23a} **Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).**

²⁴ JO L 282, 19.10.2016, p.4.

²⁴ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera ca (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 8

Textul în vigoare

(8) „subgrup de vehicule” înseamnă o grupare de vehicule, definită la punctul 1 din anexa I, caracterizate de un set comun și distinctiv de criterii tehnice relevante pentru determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale acestora;

Amendamentul

(ca) punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„(8) «subgrup de vehicule» înseamnă o grupare de vehicule, definită la punctul 1 din anexa I, caracterizate de un set comun și distinctiv de criterii tehnice relevante pentru determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale acestora, **luând în considerare atribuirea camioanelor mici și mijlocii cu o masă maximă mai mică de 7,4 t, astfel cum se prevede în tabelul 1.1.1a din anexa I;**”

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera e

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 10

Textul propus de Comisie

(e) punctul 10 se **elimină**;

Amendamentul

(e) punctul 10 se **înlocuiește cu următorul text**:

„(10) «producător» înseamnă persoana sau organismul căruia i-au fost atribuite vehiculele înmatriculate într-o anumită perioadă în conformitate cu articolul 7a;”;

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera g

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) un autovehicul greu cu **emisii de CO₂ de maximum 5 g/tkm sau 5 g/pkm**, determinate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400;

Amendamentul

(a) **până la 31 decembrie 2034**, un autovehicul greu **fără motor** cu **ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care generează emisii sub 3 g CO₂/tkm sau sub 1 g CO₂/pkm**, determinate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400; **de la 1 ianuarie 2035**, un autovehicul greu **fără motor** cu **ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care generează emisii sub 1 g CO₂/tkm sau sub 1 g CO₂/pkm**, determinate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/400;

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera g

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 11 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) un autovehicul greu care **îndeplinește condițiile** de la **punctul 1.1.4 din anexa I la prezentul regulament**, dacă nu au fost determinate emisiile de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400;

Amendamentul

(b) **până la 31 decembrie 2034**, un autovehicul greu **fără motor cu ardere sau cu un motor cu ardere care nu generează emisii peste 3 g CO₂/kWh sau peste 3 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 sau, respectiv, cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, dacă nu au fost determinate emisiile de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400**; de la 1 ianuarie 2035, un autovehicul greu **fără motor cu ardere sau cu un motor cu ardere care nu generează emisii peste 1 g CO₂/kWh sau peste 1 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 sau, respectiv, cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului**, dacă nu au fost determinate emisiile de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400;

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera g

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 11 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

(ba) **până la 31 decembrie 2029**, un autovehicul greu din categoria N2 cu o masă maximă mai mică de 7,4 tone, **fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care generează emisii sub 3 g CO₂(t.km), stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858, dacă nu au fost determinate emisii de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400**; începând

Amendamentul

de la 1 ianuarie 2030, un autovehicul greu din categoria N2 cu o masă maximă mai mică de 7,4 tone, fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care generează emisii sub 1 g CO₂ (t.km), stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858, dacă nu au fost determinate emisii de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400;

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera i

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – paragraful 1 – punctul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) „camion utilizat în combinații ultragrele” înseamnă un vehicul din categoria N3 care poate fi utilizat într-o combinație de vehicule și care îndeplinește toate criteriile următoare de proiectare și construcție:

(a) este echipat cu un dispozitiv de cuplare;

(b) are trei sau mai multe axe;

(c) are o putere nominală a motorului de cel puțin 400 kW;

(d) este conceput cu o masă maximă tehnic admisibilă a combinației de peste 60 tone;

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Media emisiilor de CO₂ ale parcului

1. Media emisiilor de CO₂ ale parcului

de autovehicule grele noi din Uniune, altele decât cele cu destinație specială, de teren, de teren cu destinație specială **și de uz specific**, se reduce cu următoarele procente comparativ cu media emisiilor de CO₂ din perioada de raportare a anului 2019:

de autovehicule grele noi din Uniune, altele decât cele cu destinație specială, de teren **și** de teren cu destinație specială, se reduce cu următoarele procente comparativ cu media emisiilor de CO₂ din perioada de raportare a anului 2019:

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) cu **65 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2035-2039;

Amendamentul

(c) cu **70 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2035-2039;

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Subgrupurile de vehicule trebuie să contribuie la aceste obiective privind emisiile de CO₂ astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I.

Amendamentul

2. Subgrupurile de vehicule trebuie să contribuie la aceste obiective privind emisiile de CO₂ astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I, **luând în considerare atribuirea vehiculelor necertificate, astfel cum se prevede în tabelul 1.1.1a din anexa I.**

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3a

3a. Vehiculele grele care nu sunt încadrate într-unul dintre subgrupurile de la punctul 1.1 din anexa I sunt luate în considerare pentru evaluarea respectării de către producători a dispozițiilor privind obiectivele de reducere prevăzute la alineatul (1), în conformitate cu punctul 1.1.1a din anexa I.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 aa (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3aa

Măsuri suplimentare pentru a sprijini tranziția către vehicule cu emisii zero pe piața Uniunii

Până la ... [șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 17 pentru a armoniza normele de omologare de tip pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă transformate în vehicule cu emisii zero, astfel cum sunt definite în prezentul regulament, cu scopul de a permite omologarea în serie. Comisia evaluează și introducerea unei norme pentru calcularea CO2 echivalent al vehiculelor cu motor cu ardere transformate în vehicule cu emisii zero în contextul aplicării prezentului regulament.

Amendamentul 46

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 3 ab (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3ab

Măsuri suplimentare pentru a sprijini cererea de vehicule grele cu emisii zero pe piața Uniunii

Până la 30 iunie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă de creștere a ponderii autovehiculelor grele cu emisii zero deținute sau închiriate de operatorii parcurilor mari de vehicule. Propunerea include mandate obligatorii de emisii zero pentru marii operatori de parcuri de vehicule, ținând seama, în același timp, de disparitățile regionale și de nivelul de instalare a infrastructurii de încărcare și de realimentare.

Amendamentul 47

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 3b – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot ***decide să excludă*** de la obligația prevăzută la prezentul articol o cotă limitată din ***autobuzele urbane*** înmatriculate în fiecare perioadă de raportare, ***confirmând că scopul vehiculului nu poate fi deservit în aceeași măsură de un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul fără emisii zero*** pentru a ***îndeplini acest scop, datorită raportului cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului sau meteorologice.***

Statele membre pot ***prezenta Comisiei o cerere de excludere*** de la obligația prevăzută la prezentul articol o cotă limitată din ***vehiculele menționate la punctul 4.2 din anexa I*** înmatriculate în fiecare perioadă de raportare, ***în cazul în care acest lucru este justificat de investiții substanțiale în infrastructura de realimentare cu biometan realizate de autoritățile locale sau decise înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament în vederea îndeplinirii obiectivului statului membru în temeiul Directivei (UE) 2019/1161.*** Pentru a

beneficia de o astfel de scutire, vehiculele sunt alimentate cu biometan produs printr-un proces virtuos de tratare a deșeurilor, cum ar fi tratarea gunoiului de grajd, a deșeurilor urbane și a apelor uzate urbane, care este garantat prin certificate de origine. Comisia acordă derogarea respectivă în cazul în care conchide că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la prezentul alineat și în actul delegat menționat la al doilea paragraf. Aceste excluderi sunt valabile până la 1 ianuarie 2035.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3b – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a defini cota maximă de vehicule pe care un stat membru o poate exclude și **raportul cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului și meteorologice care justifică** excluderea menționată la paragraful anterior.

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a defini cota maximă de vehicule pe care un stat membru o poate exclude și **tipul de informații pe care le depune un stat membru pentru a obține** excluderea menționată la paragraful anterior.

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 c – titlu

Textul propus de Comisie

Proceduri de achiziții publice

Amendamentul

Asigurarea unor lanțuri de aprovizionare sustenabile și reziliente pentru autobuzele urbane prin proceduri de achiziții publice

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3c – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Autoritățile contractante sau entitățile contractante atribuie contractele **publice** pentru achiziționarea sau **utilizarea** vehiculelor menționate la articolul 3b pe **baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care include cel mai bun raport preț-calitate și contribuția** ofertei la securitatea aprovizionării, în conformitate cu dreptul internațional relevant.

Amendamentul

1. Autoritățile contractante sau entitățile contractante, **atunci când** atribuie contractele pentru achiziționarea, **leasingul, închirierea sau cumpărarea în rate a** vehiculelor menționate la articolul 3b **sau a infrastructurii de reîncărcare aferente, țin seama de impactul energetic și de mediu al vehiculelor respective pe durata lor de viață, precum și de securitatea aprovizionării legată de aceste vehicule și piesele de schimb pentru acestea. În demersurile în cauză, aceste autorități sau entități includ criteriile de durabilitate și contribuție a** ofertei la securitatea aprovizionării, în conformitate cu dreptul internațional relevant.

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 c – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) disponibilitatea pieselor de schimb esențiale pentru funcționarea echipamentelor incluse în ofertă;

Amendamentul

(c) disponibilitatea **actuală și viitoare estimată a** pieselor de schimb esențiale pentru funcționarea echipamentelor incluse în ofertă;

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 c – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Contribuția ofertei la durabilitate se evaluează ținând seama, printre altele, de:

(a) durabilitatea mediului care depășește cerințele minime prevăzute în legislația aplicabilă, în special în ceea ce privește reciclarea bateriilor și aprovizionarea cu baterii;

(b) eficiența energetică a vehiculelor;

(c) potențialul de a reduce utilizarea resurselor și materialelor naturale, de exemplu modernizând vehiculele existente prin instalarea unor grupuri motopropulsoare cu emisii zero.

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 c – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. În conformitate cu articolul 3b, pentru contribuția ofertei la securitatea aprovizionării se acordă o pondere de 15-40 % din criteriile de atribuire. ;

3. În conformitate cu articolul 3b, pentru contribuția ofertei la **sustenabilitate se acordă o pondere de 15-35 % din criteriile de atribuire, iar pentru contribuția ofertei la** securitatea aprovizionării, **de asemenea**, se acordă o pondere de 15-40 % din criteriile de atribuire. **Aceasta nu aduce atingere aplicării articolului 41 alineatul (3) din Directiva 2014/23/UE, a articolului 67 alineatul (5) din Directiva 2014/24/UE sau a articolului 82 alineatul (5) din Directiva 2014/25/UE în vederea acordării unei ponderi mai mari criteriilor respective.**

Amendamentul 54

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 3 c – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Proporția de produse sau de oferte originare din țări terțe, determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, nu trebuie să depășească 50 % din valoarea ofertei.

Amendamentul 55

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 3 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Se introduce următorul articol:

„Articolul 3d

Forumul privind vehiculele grele cu emisii zero

Până la ... [în termen de 6 luni de la data de intrare în vigoare a prezentului regulament] și ulterior în fiecare an, Comisia convoacă un „forum privind vehiculele grele cu emisii zero”, care este compus din reprezentanți ai operatorilor de stații publice de încărcare, ai operatorilor de sisteme de transport al energiei electrice, ai transportatorilor pe distanțe lungi, ai operatorilor logisticii urbane, ai operatorilor de transport public, ai organizațiilor societății civile și grupurilor de reflecție independente, ai statelor membre și producătorilor, pentru a colabora la instalarea eficace și eficientă din punctul de vedere al costurilor a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, având în vedere obiectivele mărite de reducere a emisiilor

*de CO2 stabilite în prezentul
Regulament.”*

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera a

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO₂ ale tuturor vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autovehicule al producătorului.”;

Amendamentul

Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO₂ ale tuturor vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute **încadrate în categoria N** din parcul de autovehicule al producătorului.;

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Pentru perioadele de raportare 2025-2029, factorul de emisii zero și de emisii scăzute se determină pe baza unei valori de referință de 2 % în conformitate cu punctul 2.3.2 din anexa I.;

Amendamentul

3. Pentru perioadele de raportare 2025-2029, factorul de emisii zero și de emisii scăzute **ia în considerare doar numărul și emisiile de CO₂ ale tuturor vehiculelor grele din categoria N cu emisii zero din parcul de autovehicule al producătorului și** se determină pe baza unei valori de referință de 8 % în conformitate cu punctul 2.3.2 din anexa I;

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 6 a – alineatul 1 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) pentru transferurile de vehicule cu emisii zero între producători care nu aparțin unui grup de producători asociați: numărul de vehicule cu emisii zero transferate unui producător nu trebuie să depășească 5 % din totalul vehiculelor grele noi ale acestuia înmatriculate într-o perioadă de raportare dată.

Amendamentul

(c) pentru transferurile de vehicule cu emisii zero între producători care nu aparțin unui grup de producători asociați **sau pentru transferurile de vehicule existente care au fost modernizate pentru a deveni vehicule cu emisii zero**: numărul de vehicule cu emisii zero transferate unui producător nu trebuie să depășească 5 % din totalul vehiculelor grele noi ale acestuia înmatriculate într-o perioadă de raportare dată.

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera ba (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul în vigoare

Creditele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2019-**2029**. Cu toate acestea, creditele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2019-2024 sunt luate în considerare numai pentru verificarea respectării de către producător a obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ **doar** pentru perioada de raportare a anului 2025.

Amendamentul

(ba) la alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Creditele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2019-**2039 și sunt luate în considerare numai pentru verificarea respectării de către producător a obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ pentru oricare dintre cei cinci ani după anul în care au fost achiziționate**. Cu toate acestea, **în cazul în care** creditele de emisii **au fost** obținute în perioadele de raportare ale anilor 2019-2024 sunt luate în considerare numai pentru verificarea respectării de către producător a obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2025.”

(32019R1242)

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera d

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în perioadele de raportare ale anilor 2029, 2034 și 2039.;

Amendamentul

Debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în perioadele de raportare ale anilor 2029, 2034 și 2039.;

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 13c – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Registrul este disponibil publicului, cu excepția datelor menționate la punctul 3.2.2 din anexa V.

Amendamentul

Registrul este disponibil publicului, cu excepția datelor menționate la punctul 3.2 din anexa V.

Justificare

Corectură de redactare

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 14 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) criteriile de definire a subgrupurilor de vehicule prevăzute la punctul 1.1;

Amendamentul

(a) criteriile de definire a subgrupurilor de vehicule prevăzute la punctul 1.1, **inclusiv adăugarea unor subgrupuri separate pentru camioanele utilizate în**

combinații ultragrele;

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În 2028, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

Amendamentul

1. Cel târziu la 31 decembrie 2027, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării. **În acest raport, Comisia Europeană evaluează în special:**

(i) numărul înmatriculărilor de vehicule grele cu emisii zero în statele membre;

(ii) progresele înregistrate în instalarea unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare adecvate pentru vehiculele grele în statele membre;

(iii) strict în înțelesul prezentului regulament, considerații referitoare la vehiculele grele și combinațiile de vehicule ținând seama de greutatea și dimensiunile aplicabile în transportul național, de exemplu concepte modulare și intermodale, evaluând totodată eventualele aspecte referitoare la siguranța și eficiența transportului, la efectele intermodale, de mediu ori de rebound și la efectele asupra infrastructurii, precum și situația geografică a statelor membre;

(iv) impactul asupra ocupării forței de muncă, în special asupra microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), eficacitatea măsurilor de sprijinire a recalificării și perfecționării forței de muncă și importanța unei tranziții viabile din punct de vedere economic și echitabile din punct

de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero;

(v) dacă menținerea derogării pentru producătorii care fabrică puține vehicule prevăzută la articolul 6b din prezentul regulament este justificată în continuare în vederea realizării unui echilibru între emisiile și absorbțiile de gaze cu efect de seră la nivelul întregii Uniuni în toate sectoarele din Uniune până cel târziu în 2050, așa cum se prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119;

(vi) impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru vehiculele grele noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii;

(vii) impactul asigurării faptului că vehiculele cu destinație specială, vehiculele de teren și vehiculele de teren cu destinație specială îndeplinesc obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂;

(viii) nivelul primei pentru emisiile suplimentare de CO₂ pentru a garanta că aceasta depășește costurile marginale medii ale tehnologiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂.

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – alineatul 1 a (nou) – punctul ix

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ix) raportul de evaluare a posibilității de a elabora o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă de date a emisiilor de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele noi care sunt introduse pe piața Uniunii,

menționat la alineatul (2);

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia publică, până la 31 decembrie 2026, un raport de evaluare a posibilității de a elabora o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă de date a emisiilor de CO2 generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele noi care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite raportul respectiv Parlamentului European și Consiliului.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Ca parte a raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează dacă crearea de noi subgrupuri pentru camioanele utilizate în combinații ultragrele conduce la creșterea nejustificată a puterii nominale a motorului. În cazul în care Comisia ajunge la concluzia că toate sau unele dintre gradele de putere ale motorului raportate au fost mărite în mod nejustificat, aceasta adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica criteriile prevăzute la articolul 3 alineatul (1) punctul (24).

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera a

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 17 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b, articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament].;

Amendamentul

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b **alineatul (2)**, articolul **3e**, **articolul 11** alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul **(2)**, articolul 14 alineatul (1) și articolul **15 alineatul (3)** se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament].;

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera b

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.;

Amendamentul

Delegarea de competențe menționată la **articolul 3b alineatul (2)**, **articolul 3e**, articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul **(2)**, articolul 14 alineatul (1) și **la articolul 15 alineatul (3)** poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.;

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera c

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 17 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(c) la alineatul (6), textul „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1)” se înlocuiește cu următorul text: „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13c alineatul (3), al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (1)”;

Amendamentul

(c) la alineatul (6), textul „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1)” se înlocuiește cu următorul text: „în temeiul **articolului 3b alineatul (2), al articolului 3e**, al articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13c alineatul (3), al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2), al articolului 14 alineatul (1) și al **articolului 15 alineatul (3)**”;

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1 - punctul 1.1.1.

<i>Textul propus de Comisie</i>					
1.1.1. Pentru vehiculele din categoria N, subgrupul sg se definește după cum urmează:					
Grupul de vehicule în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Vehicul de uz specific în conformitate cu articolul 3 punctul 9 din prezentul regulament	Tipul cabinei	Puterea motorului	Domeniul de funcționare (DF)	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament
53	Nu	Toate			53
54	Nu	Toate			54
1s	Nu	Toate			1s
1	Nu	Toate			1
2	Nu	Toate			2
3	Nu	Toate			3

4	Nu	Toate	< 170 kW	Toate	4-UD
	Nu	Cabină de zi	≥ 170 kW	Toate	4-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 170 kW și < 265 kW		
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	9-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	9-LH
5	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	5-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	< 265 kW		
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	10-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	10-LH
11	Nu	Toate			11
12	Nu	Toate			12
16	Nu	Toate			16

Amendamentul

1.1.1. Pentru vehiculele din categoria N, subgrupul sg se definește după cum urmează:

Grupul de vehicule în conformitate cu	Vehicul de uz specific în	Tipul cabinei	Puterea motorului	Domeniul de funcționare	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în
---------------------------------------	---------------------------	---------------	-------------------	-------------------------	--

anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400	conformitat e cu articolul 3 punctul 9 din prezentul regulament			(DF)	sensul prezentului regulament
53	Nu	Toate			53
54	Nu	Toate			54
1s	Nu	Toate			1s
1	Nu	Toate			1
2	Nu	Toate			2
3	Nu	Toate			3
4	Nu	Toate	< 170 kW	Toate	4-UD
	Nu	Cabină de zi	≥ 170 kW	Toate	4-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 170 kW și < 265 kW		
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	Da	Toate			4v
9	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	9-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	9-LH
	Da	Toate			9v
5	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	5-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	< 265 kW		
	Nu	Cabină cu cușetă	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nu	Cabină cu	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH

		cușetă			
	Da	Toate			5v
10	Nu	Cabină de zi	Toate	Toate	10-RD
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	< 350 km	
	Nu	Cabină cu cușetă	Toate	≥ 350 km	10-LH
	Da	Toate			10v
11	Toate				11
12	Toate				12
16	Toate				16

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1 - punctul 1.1.1. - punctul 1.1.1. a (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	
<i>Amendamentul</i>	
<i>1.1.1a. Atribuirea camioanelor mici și mijlocii din categoria N2 cu o masă maximă mai mică de 7,4 tone, pentru care emisiile de CO2 au fost determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858</i>	
<i>Caracteristicile vehiculului</i>	<i>Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament</i>
<i>Categoria N2, cu masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat (TPMLM) ≤ 7,4 t</i>	53

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1 - punctul 1.1.2.

<i>Textul propus de Comisie</i>	
1.1.2. Pentru vehiculele din categoria M, subgrupul sg se definește după cum urmează:	
Grupul de vehicule în conformitate cu anexa I	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul

la Regulamentul (UE) 2017/2400	prezentului regulament
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

<i>Amendamentul</i>	
1.1.2. Pentru vehiculele din categoria M, subgrupul sg se definește după cum urmează:	
Grupul de vehicule în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD

34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 - punctul 2.3 - punctul 2.3.2 – paragraful 3 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

x este 0,**02**

x este 0,**08**

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 -punctul 2.3 - punctul 2.3.2 – paragraful 3 – subparagraful 2 – subparagraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

V_{in} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii **scăzute și cu emisii** zero din subgrupurile sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, **fiecare dintre acestea fiind calculat ca $ZLEV_{specific}$ în conformitate cu următoarea formulă:**

V_{in} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii zero din subgrupurile sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 - punctul 2.3 - punctul 2.3.2 – paragraful 3 – subparagraful 2 – subparagraful 1 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$

eliminat

Amendamentul 76

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 - punctul 2.3 - punctul 2.3.2 – paragraful 3 – subparagraful 2 – subparagraful 2 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

CO_{2v} reprezintă emisiile specifice de CO₂, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou v cu emisii zero și cu emisii scăzute, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

eliminat

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 - punctul 2.3 - punctul 2.3.2 – paragraful 3 – subparagraful 2 – subparagraful 2 – subparagraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

LET_{sg} reprezintă pragul de emisii scăzute al subgrupului sg căruia îi aparține vehiculul v, astfel cum este definit la punctul 2.3.4;

eliminat

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 - punctul 2.3 - punctul 2.3.2 – paragraful 3 – subparagraful 2 – subparagraful 2 – subparagraful 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii zero care nu fac parte din subgrupurile menționate în definiția V_{in}, și cu un V_{total} de maximum 0,035;

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele nou înmatriculate cu emisii zero ***din categoria N*** care nu fac parte din subgrupurile menționate în definiția V_{in}, și cu un V_{total} de maximum 0,035;

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – subpunctul 4.2

<i>Textul propus de Comisie</i>			
4.2. Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO ₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor			
Următoarele subgrupuri <i>sg</i> sunt incluse în calculul emisiilor specifice de CO ₂ CO ₂ (X), al obiectivelor privind emisiile specifice T(X) și al traiectoriei de emisii de CO ₂ ET(X) _Y :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Amendamentul</i>			
4.2. Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO ₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor			
Următoarele subgrupuri <i>sg</i> sunt incluse în calculul emisiilor specifice de CO ₂ CO ₂ (X), al obiectivelor privind emisiile specifice T(X) și al traiectoriei de emisii de CO ₂ ET(X) _Y :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b

conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d)	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 - punctul 4.3 - punctul 4.3.1.

<i>Textul propus de Comisie</i>					
4.3.1. Următoarele obiective de reducere a emisiilor de CO ₂ r _{fsg} și r _{fp_{sg}} în temeiul articolului 3a se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:					
Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ r _{fsg} și r _{fp_{sg}}					
Subgrupuri sg		Perioada de raportare a anilor			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Camioane medii	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu o configurație a axelor de 4x2 și 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %

axelor					
Autocare (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Vehicule primare ale autocarelor (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Remorci		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semiremorci		0	15 %	15 %	15 %

<i>Amendamentul</i>					
4.3.1. Următoarele obiective de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg} în temeiul articolului 3a se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:					
Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg}					
Subgrupuri sg		Perioada de raportare a anilor			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Camioane medii	53, 54	0	44 %	70 %	90 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44 %	70 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu o configurație a axelor de 4x2 și 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	44 %	70 %	90 %
Vehicule de uz specific și camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale axelor	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44 %	70 %	90 %
Autocare și autobuze interurbane	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-	0	44 %	70 %	90 %

<i>(rfs)</i>	L2, 34-C2, 34-C3, 34- DD				
Vehicule primare ale autocarelor și ale autobuzelor <i>(rfpsg)</i>	31-L2, 32- C2, 32-C3, 32-DD, 33- L2, 34-C2, 34-C3, 34- DD	0	44 %	70 %	90 %
Remorci	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semiremorci	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5 %	12,5 %	12,5 %

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 - punctul 4.3 - punctul 4.3.2.

<i>Textul propus de Comisie</i>
Următoarele obiective privind vehiculele cu emisii zero zevMsg în temeiul articolului 3b se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:

Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$					
Subgrupuri sg		Perioada de raportare a anilor			
		înainte de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Autobuze urbane grele	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %

<i>Amendamentul</i>					
Următoarele obiective privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$ în temeiul articolului 3b se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:					
Următoarele subgrupuri sg sunt incluse în calculul emisiilor specifice de CO ₂ CO ₂ (X), al obiectivelor privind emisiile specifice T(X) și al traiectoriei de emisii de CO ₂ ET(X)Y:					
Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$					
Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$		Perioada de raportare a anilor			
		înainte de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Autobuze urbane grele	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

Amendamentul 82

Propunere de regulament Anexa III – punctul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

reprezintă emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale vehiculului **primar al unui vehicul** greu nou v, determinate pentru un profil de operare mp și raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

Amendamentul

reprezintă emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou v, determinate pentru un profil de operare mp și raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

Justificare

Acest amendament corectează o eroare de redactare, definiția reportCO2_v_mp din anexa III ar trebui să se refere doar la vehiculul completat. Emisiile de CO2 ale vehiculelor primare nu sunt corectate în ceea ce privește numărul de pasageri, întrucât toate vehiculele primare dintr-un subgrup dat fac obiectul simulării cu același număr de pasageri. Acest aspect este vizibil și din definiția CO2p_v_mp de la punctul 2.1 din anexa I, care nu face trimitere la anexa III pentru o corecție.

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Anexa IV

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa IV – partea A – paragraful 1 – litera na (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(na) masa maximă tehnic admisibilă a combinației pentru un camion din categoria N3 într-o combinație ultragrea menționată la articolul 3 alineatul (24), astfel cum se specifică la rubrica 16.4 din certificatul de conformitate sau din certificatul de omologare individuală a vehiculului;

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Anexa IV

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa IV – partea A – paragraful 1 – litera nb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(nb) puterea netă maximă a motorului, astfel cum se specifică la punctul 27.1. din certificatul de conformitate sau din certificatul de omologare individuală a vehiculului;

EXPUNERE DE MOTIVE

Propunerea Comisiei Europene de revizuire și consolidare a standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi este unul dintre pilonii pachetului „Pregătiți pentru 55”. Această nouă reglementare este esențială pentru a ne atinge obiectivul de neutralitate climatică până cel târziu în 2050, a reduce poluarea aerului și a proteja sănătatea europenilor și pentru a inova pentru a menține poziția de lider a industriei europene pe piața vehiculelor grele, reducând în același timp costurile operaționale ale transportului.

Raportorul dorește să sublinieze următoarele elemente:

1/ Combaterea schimbărilor climatice, reducerea poluării aerului și îmbunătățirea sănătății cetățenilor noștri

Urgența climatică nu mai trebuie demonstrată. Consecințele sale - secetele, valurile de căldură, incendiile, inundațiile - au deja un impact dramatic asupra Europei și a restului lumii. IPCC tocmai a reamintit că, având în vedere schimbările climatice, dacă nu acționăm acum și în mod masiv, însăși supraviețuirea umanității este amenințată. Uniunea Europeană se angajează să realizeze neutralitatea climatică cât mai curând posibil și cel târziu până în 2050. Niciun sector, și cu siguranță nu sectorul transporturilor, ale cărui emisii au crescut constant, nu poate scăpa de această responsabilitate imperativă și colectivă.

Vehiculele grele, și anume vehiculele rutiere de peste 3,5 tone care transportă mărfuri și pasageri, deși reprezintă doar 2 % din vehiculele aflate în circulație în Uniune, sunt responsabile pentru 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier, adică peste 6 % din totalul emisiilor din Uniune. Mai mult decât tot transportul aerian!

În mod evident, Uniunea va trebui să promoveze strategii de reducere a distanțelor parcurse de mărfuri și totodată va trebui să sporească transferul modal către trenuri și transportul feroviar de marfă. Cu toate acestea, având în vedere că durata medie de viață a unui camion este de 18 ani și că transportul rutier ar trebui să continue să facă progrese, este imperativ ca toate vehiculele grele noi introduse pe piață să aibă emisii zero până cel târziu în 2040 și ca obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru 2030 și 2035 să fie consolidate pentru a respecta traiectoria necesară pentru reducerea emisiilor noastre. În caz contrar, alte sectoare și cetățenii europeni ar trebui să depună eforturi suplimentare dureroase și uneori imposibile.

Transportul rutier nu doar că influențează schimbările climatice, ci poluează aerul și ne degradează sănătatea. Potrivit Agenției Europene de Mediu, 97 % din populația urbană europeană este expusă la concentrații de particule fine în suspensie care depășesc recomandările OMS. De exemplu, în fiecare an în UE aproximativ 275 000 de decese premature sunt cauzate de particule fine în suspensie, iar 64 000 de dioxidul de azot (AEM, 2022). Acesta este, de asemenea, motivul pentru care 100 % din autobuzele introduse pe piață vor trebui să aibă emisii zero până cel târziu în 2030.

Evaluarea impactului realizată de Comisie arată că un obiectiv de reducere cu 100 % pentru toate vehiculele grele noi introduse pe piață până în 2040 nu este doar indispensabil și benefic pentru climă și reducerea poluării atmosferice, ci și este fezabil din punct de vedere tehnologic și industrial.

Studiul arată, de asemenea, că un astfel de scenariu ar reduce costul utilizării acestor camioane pentru transportatori, cu peste 45 000 EUR pe camion și pe an până în 2040. Un obiectiv de reducere a emisiilor cu 100 % până în 2040 ar crea, de asemenea, mai multe locuri de muncă în Europa pe termen mediu și lung, în comparație cu obiectivele mai puțin ambițioase.

2/ Inovarea și consolidarea unei industrii competitive și creatoare de locuri de muncă

Industria europeană a vehiculelor grele este lider pe piețele europene și nord-americe. Această situație favorabilă este amenințată de ofensiva chineză în domeniul camioanelor și autobuzelor electrice. În special, din ce în ce mai multe orașe și state accelerează trecerea la vehicule grele cu emisii zero. În Europa, orașe precum Copenhaga, Amsterdam, Berlin, Sofia, Riga, Stockholm, Dublin, Bruxelles, Tallinn s-au angajat să își electrifice toate parcurile de autobuze. Zece țări din Uniune s-au angajat deja să ajungă la vânzări de vehicule cu emisii zero în proporție de 100 % până în 2040 (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL și PT) prin semnarea împreună cu aproximativ cincisprezece alte țări (Regatul Unit, Norvegia, Elveția, Turcia, Canada, SUA etc.) a memorandumului mondial lansat în cadrul COP26 de la Glasgow. California este cu siguranță cel mai elocvent exemplu: una dintre cele mai importante economii din lume tocmai a adoptat cea mai ambițioasă lege din lume, care prevede obligația de a vinde numai vehicule grele cu emisii zero încă din 2036.

Această dinamică va stimula piața vehiculelor cu emisii zero, iar prezența grupurilor europene în Statele Unite le va obliga să accelereze tranziția către vehicule grele noi cu propulsie electrică și cu hidrogen.

Uniunea Europeană nu poate rămâne în urmă. Tehnologiile există. Principalii producători s-au angajat să își decarbonizeze parcurile până în 2040 și au obiective mai ambițioase pentru 2030 și 2035 decât cele propuse de Comisie.

Am văzut mai sus că propunerile Comisiei Europene nu răspund imperativelor climatice pe care ni le-am stabilit și reprezintă chiar un regres față de evaluarea impactului. În plus, acestea par a fi mai puțin ambițioase decât ce își propune piața. Prin urmare, raportul nostru propune obiective realiste din punct de vedere tehnologic și industrial pentru a proteja clima, a reduce costurile operaționale ale transportului rutier și a consolida poziția de lideri a producătorilor europeni.

3/ Instituirea unui cadru juridic clar pentru 100 % din transportul rutier cu emisii zero

Industria europeană și-a asumat deja multe angajamente și a început tranziția către transportul cu emisii zero. În general, industria este pregătită să facă eforturile și investițiile necesare, dar are nevoie de un cadru juridic clar și stabil, cu obiective precise pe termen scurt, mediu și lung, care să nu fie afectate de ambiguități legate de tehnologiile cu emisii zero sau de rezultatul final: piața europeană va avea emisii zero pentru 100 % din autobuzele noi în 2030 și pentru 100 % din camioanele noi în 2040.

Dorim, de asemenea, să asigurăm un ecosistem favorabil decarbonizării sectorului.

Deja, mai mult de unul din 4 autobuze vândute sunt electrice. Pentru a atinge obiectivul de 100 % din autobuze cu emisii zero introduse pe piață până în 2030, raportul propune consolidarea criteriilor de securitate a aprovizionării în cadrul achizițiilor publice, prin adăugarea unor criterii de sustenabilitate, promovând astfel autobuzele de calitate și acordând prioritate autobuzelor electrice fabricate în Europa. Consolidarea ofertei de autobuze europene reduce, de asemenea, costurile de producție și costul de achiziție pentru comunitățile locale.

Sunt disponibile multe oportunități de finanțare europeană pentru a susține tranziția sectorului, cum ar fi fondurile de coeziune, pachetele financiare încă disponibile ale Mecanismului de redresare și reziliență sau noul Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice. Nu putem decât să încurajăm statele membre să investească și mai mult în transportul în comun cu emisii zero, iar comunitățile să își unească forțele pentru a face achiziții comune.

Pentru a asigura coerența și o mai mare certitudine pentru actorii sectorului, raportul dorește să extindă obiectivele privind emisiile de CO₂ la vehiculele de uz specific și la camioanele sub 5 tone, pentru a nu lăsa 20 % din vânzările de camioane în afara obligațiilor de reducere a emisiilor de CO₂. De asemenea, raportul promovează modernizările.

Cu toate acestea, chiar dacă tranziția către vehicule cu emisii zero trebuie să înceapă acum, va continua să existe o derogare pentru un număr limitat de tipuri de vehicule, cum ar fi anumite tractoare utilizate în sectorul agricol sau forestier sau vehiculele pentru aplicații critice în domeniul siguranței și securității, a căror înlocuire cu vehicule cu emisii zero este mai complicată în acest stadiu. Această derogare va trebui să fie reevaluată în contextul revizuirii planificate pentru 2028, în special în lumina obiectivului de realizare a neutralității climatice în Europa până cel târziu în 2050.

În cele din urmă, este de dorit să se revină la o definiție strictă și clară a ceea ce reprezintă un vehicul cu emisii zero, pentru a nu pune în pericol progresul tehnologic și pentru a-i recompensa pe cei care își respectă angajamentele.

4/ Un forum privind vehiculele grele cu emisii zero pentru a asigura disponibilitatea infrastructurii de încărcare

Tranziția către emisii zero trebuie să fie însoțită de crearea unei rețele de încărcare eficiente și suficient de dense. Cu toate acestea, trebuie să reținem că, în 2030, chiar și cu un obiectiv foarte ambițios privind emisiile de CO₂, mai puțin de 10 % dintre camioanele care vor circula vor fi camioane electrice și cu hidrogen.

Totuși, înțelegem preocuparea producătorilor privind necesitatea de a crea această rețea de încărcare și de realimentare cât mai curând posibil. Prin urmare, raportul propune Comisiei Europene să instituie, imediat după intrarea în vigoare a regulamentului, un forum privind vehiculele grele cu emisii zero, care să reunească producători, operatori publici de stații de încărcare, operatori electrici, transportatori, operatori de logistică, operatori de transport public, societatea civilă și statele membre. Forumul își propune să organizeze consultări pentru a garanta că infrastructura de încărcare este disponibilă și accesibilă la un preț rezonabil. Se urmărește, de asemenea, asigurarea unui dialog constructiv pentru revizuirea

Regulamentului RICA în 2026, cu scopul de a alinia obiectivele RICA la noile standarde de reducere a emisiilor de CO2 pentru vehiculele grele.

Responsabilitatea Parlamentului pentru regulamentul privind emisiile de CO2 pentru camioane este imensă: demonstrarea faptului că combaterea schimbărilor climatice și a poluării aerului reprezintă o pârgie pentru inovare și pentru afirmarea unei industrii europene de vârf. China și Statele Unite s-au angajat deja în bătălia industrială, iar Uniunea Europeană nu poate rămâne în urmă în revoluția emisiilor zero care a început.

**ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR
DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Următoarea listă este întocmită în mod absolut voluntar, sub responsabilitatea exclusivă a raportorului. Raportorul a primit contribuții de la următoarele entități în cursul pregătirii proiectului de raport:

Entitatea și/sau persoana
ACEA
VERE
CARB
Charge Point
Grupul operativ pentru un aer curat
Clean trucking alliance
Daimler
Platforma e-mobility
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transporturi și mediu
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Grupul Volvo

13.10.2023

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 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Raportoare pentru aviz: Miapetra Kumpula-Natri

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Raportoarea sprijină numeroase elemente din propunerea Comisiei de revizuire a Regulamentului privind standardele de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele, cum ar fi extinderea domeniului de aplicare al regulamentului pentru a include camioanele mai mici, autobuzele folosite pe distanțe lungi și remorcile. Obiectivul de emisii zero pentru autobuzele urbane noi în UE începând cu 2030 este, de asemenea, o propunere binevenită. La urma urmei, sectorul transportului rutier produce o cincime din emisiile de gaze cu efect de seră (GES) din UE și este o cauză principală a poluării aerului în orașe.

Raportoarea este de acord cu obiectivul ambițios de 90 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare începând cu 2040 și consideră că obiectivul transmite un semnal clar piețelor că Uniunea Europeană se îndreaptă către un viitor cu standarde de emisii zero. Acest lucru este în beneficiul producătorilor, cumpărătorilor și, cel mai important, al cetățenilor care sunt afectați în prezent de emisiile din sectorul transporturilor. În același timp, se acordă suficientă marjă de manevră pentru ca producătorii să respecte noul regulament. Cu toate acestea, raportarea propune noi standarde, mai stricte, privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele pentru perioadele de raportare dintre 2035 și 2039, prin creșterea obiectivului cu 10 %. Raportoarea consideră că este important să se mărească numărul de vehicule noi cu emisii zero în ultimele perioade de raportare.

În plus, raportarea propune o definiție mai ambițioasă a vehiculelor cu emisii zero. Conform propunerii Comisiei, un vehicul cu emisii zero ar putea emite până la 5 g CO₂/tkm, echivalentul a 9 % din emisiile unei remorci normale de tractor convențional. Această toleranță este menită să permită ca motoarele cu dublă alimentare care funcționează cu un amestec de hidrogen și motorină să fie clasificate drept vehicule cu emisii zero. Revizuirea

prin scăderea la 1 g CO₂/tkm este o abordare de reglementare rezonabilă, care permite clasificarea motoarelor monocarburant cu ardere pe bază de hidrogen ca având emisii zero, garantând, în același timp, că este luată în considerare în mod corespunzător contribuția reală a motoarelor cu dublă alimentare la reducerea emisiilor de CO₂.

În plus, anumite „vehicule de uz specific”, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, sunt scutite de obiectivele stabilite în propunerea Comisiei. Cu toate acestea, emisiile lor de CO₂ sunt certificate prin VECTO și sunt monitorizate și raportate de producătorii de vehicule și de statele membre ale UE. Întrucât camioanele pentru colectarea gunoiului funcționează în principal în orașe, ele afectează în mod semnificativ și calitatea aerului urban și produc poluare fonică nedorită. Prin urmare, camioanele pentru colectarea gunoiului ar trebui incluse în obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂.

De asemenea, vehiculele cu o masă maximă mai mică de 5 tone includ multe camioane pentru livrări urbane care aprovizionează magazine precum supermarketurile din orașe, astfel că decarbonizarea lor va contribui la îmbunătățirea calității aerului urban. Așadar, camioanele mici ar trebui să fie supuse, de asemenea, aceluiași obiective privind emisiile de CO₂ și să fie încadrate în subgrupurile respective în funcție de profilul lor de operare, de kilometraj și de sarcina lor utilă.

Raportoarea sugerează ca, până în 2028, Comisia să efectueze o revizuire cuprinzătoare a eficacității și impactului regulamentului și să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport despre rezultatul revizuirii. Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere de revizuire a regulamentului. Până în 2025, Comisia Europeană, în consultare cu Comitetul privind schimbările climatice, ar trebui să prezinte o analiză anuală a situației condițiilor favorizante pentru fiecare stat membru.

În cele din urmă, raportoarea este de părere că, pentru vehiculele grele, calculul emisiilor de CO₂ nu ia în considerare eficiența energetică mai mare a combinațiilor excepționale, cu o masă maximă admisibilă de peste 60 tone. Întrucât sarcina utilă presupusă a acestora este aceeași ca cea a vehiculelor grele semnificativ mai mici din cadrul aceluiași subgrupuri, emisiile lor calculate de CO₂ pe tonă km nu vor corespunde sarcinii reale transportate de combinația excepțională. Ar trebui să se aplice un factor de compensare mediei emisiilor specifice de CO₂ a producătorilor pentru a compensa sarcinile mai mari transportate de o combinație excepțională și, în acest mod, să se țină seama de eficiența energetică îmbunătățită a acestora.

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) Prin intermediul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, Uniunea a transpus în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.

¹¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 5

Amendamentul

(4) Prin intermediul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, Uniunea a transpus în legislație obiectivul **atingerii** neutralității climatice la nivelul întregii economii **cât mai curând posibil și cel târziu** până în 2050, **și obiectivul de a obține ulterior emisii negative**. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990. **Regulamentul menționat stabilește, de asemenea, că Comisia ar trebui să depună eforturi pentru a alinia toate propunerile legislative și bugetare viitoare la obiectivele și țintele stabilite în respectivul regulament și, în cazul în care nu se realizează alinierea, să prezinte motivele în cadrul evaluării impactului care însoțește propunerile în cauză.**

¹¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

Textul propus de Comisie

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier, ***singurul sector din Uniune în care emisiile au crescut începând din anii 1990. Sectorul transportului cu vehicule grele, în special, este responsabil pentru mai mult de un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în UE și pentru peste 6 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE.***

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050.

Amendamentul

(8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050. ***Sunt necesare acțiuni ambițioase de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul rutier, dar și în alte sectoare, inclusiv în sectoarele în care reducerea emisiilor este dificil de realizat.***

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) *Consolidarea cerințelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele și instalarea infrastructurii necesare de reîncărcare și de realimentare vor juca un rol esențial în reducerea emisiilor generate de întregul parc de vehicule grele, însă acestea ar trebui să fie completate și de alte inițiative care urmăresc accelerarea transferului modal de la transportul rutier la cel feroviar și creșterea utilizării transportului feroviar de marfă.*

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) *Vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen au un potențial ridicat de a decarboniza anumite segmente ale sectorului transportului cu vehicule grele, iar dezvoltarea lor ar trebui să fie încurajată.*

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru *stimularea* inovării

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și *ar trebui să fie în*

în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

concordanță cu existența unor condiții favorizante, și anume o rețea suficient de densă de infrastructură pentru combustibili alternativi, cu scopul de a promova inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Acest lucru ar trebui să asigure faptul că întreprinderile europene își mențin o poziție de lider pe piața mondială și contribuie la reducerea costurilor de funcționare ale întreprinderilor de transport, garantând în același timp îndeplinirea de către Uniune a obiectivelor sale în materie de climă și poluarea atmosferică.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Expunerea la poluarea atmosferică, inclusiv la poluarea cauzată de transportul rutier, afectează puternic populația urbană din Uniune și influențează decesele premature. Prin accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute, cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ vor contribui, de asemenea, la reducerea poluării atmosferice generate de transportul rutier.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 11 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Noua strategie industrială actualizată¹⁴ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu

Noua strategie industrială actualizată¹⁴ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu

industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcurusul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero.

¹⁴ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 12

industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcurusul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero. ***Ar trebui să se acorde, de asemenea, o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra IMM-urilor de-a lungul lanțului de aprovizionare.***

¹⁴ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

Textul propus de Comisie

(12) **Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii urmează să fie completate** de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, **astfel cum se prevede în propunerea Comisiei de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi**¹⁶.

¹⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12) **Mai multe state membre au anunțat deja că vor depăși aceste cerințe minime și mai mulți producători europeni de camioane au creat societăți mixte pentru instalarea și exploatarea de rețele publice de încărcare în întreaga Europă. Prezentul regulament va încuraja, de asemenea, investirea în continuare în infrastructura de reîncărcare, oferind investitorilor certitudinea că cererea va crește. Statele membre ar trebui să fie încurajate, de asemenea, să includă, în cadrele lor naționale de politică revizuite, măsuri de sprijinire a implementării infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în depozite, centre logistice și antrepozite. Toate inițiativele respective vor contribui la instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare**¹⁶.

¹⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

(12a) În plus, instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare este la fel de importantă în amplasamentele private, cum ar fi în depozitele private și în centrele logistice, pentru a asigura încărcarea peste noapte și la destinație. Este imperativ ca nicio regiune europeană să nu fie lăsată în urmă și ca disparitățile

regionale în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi să fie abordate în mod corespunzător, în special în regiunile mai puțin dezvoltate sau în regiunile cu nevoi și circumstanțe specifice, cum ar fi regiunile rurale și slab populate, îndepărtate și ultraperiferice, insulare și montane. Această rețea publică și privată de stații de reîncărcare și de realimentare constituie o condiție favorizantă a atingerii obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ de către producători.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 12 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12b) Pentru a concura la scară globală, industria europeană trebuie să fie pregătită să facă față dificultăților și să ofere infrastructura adecvată. Din aceste motive, este necesară o rețea de puncte de încărcare publice care să fie fiabilă și disponibilă pe scară largă, pentru a sprijini numărul tot mai mare de vehicule electrice de pe șosea.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 12 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12c) Deși sunt necesare standarde mai ambițioase privind emisiile de CO₂ pentru a crește gradul de introducere a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute prin abordarea ofertei, acestea trebuie completate de condiții favorizante suplimentare în ceea ce privește cererea de vehicule mai eficiente din punctul de

vedere al consumului de combustibil, în special măsuri eficace de stabilire a prețului carbonului.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) ***Tranziția către neutralitatea climatică necesită*** investiții semnificative în rețelele de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare. ***În ceea ce privește vehiculele grele, cu nivelurile-țintă propuse la articolul 3a pentru anul 2030, ponderea vehiculelor cu emisii zero în totalul parcului de vehicule rutiere, precum și consumul de energie electrică în acest sector vor rămâne limitate. Prin urmare, impactul acestora asupra rețelei de electricitate va rămâne, de asemenea, limitat.***

Amendamentul

(13) ***Introducerea vehiculelor electrice cu baterii, a vehiculelor cu pile de combustie și a altor vehicule pe bază de hidrogen va necesita, fără îndoială,*** investiții semnificative în rețelele de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare ***și adaptarea comportamentului astfel încât orele cu vârf de cerere să fie abordate fără riscuri pentru securitatea aprovizionării.***

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) ***Accesul la formare profesională și la recalificare în numeroase sectoare, inclusiv în sectorul vehiculelor grele, care are nevoie de transformări fundamentale, este esențial pentru o tranziție justă din punct de vedere social. Industria vehiculelor grele trebuie să se asigure că angajații au acces la oportunități de recalificare și că sunt încurajați să le valorifice fără să suporte ei înșiși costurile. Pentru a asigura o tranziție echitabilă și eficace, sunt esențiale cartografierea și analiza schimbărilor***

prevăzute la nivelul pieței locurilor de muncă din industria vehiculelor grele.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, nu este posibil să se prevadă pe deplin dacă, pentru toate utilizările **de nișă**, evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă. Acestea **pot include** utilizări precum vehicule grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Având în vedere aceste considerații, ar trebui lăsată o anumită marjă în cadrul obiectivului pentru 2040, pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice ulterioare.

Amendamentul

(15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, nu este posibil să se prevadă pe deplin dacă, pentru toate utilizările, evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă. Acestea **includ** utilizări precum vehicule grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. **De asemenea, din motive de siguranță națională și având în vedere posibila utilizare pentru evacuările civile, trebuie să poată fi folosite autocarele.** Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Având în vedere aceste considerații, ar trebui lăsată o anumită marjă în cadrul obiectivului pentru 2040, pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice ulterioare.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Uniunea Europeană trebuie să continue să accelereze reducerea emisiilor

de CO₂ și să obțină reducerea emisiilor în fiecare sector, în fiecare an. Pentru a atinge obiectivele ambițioase ale prezentului regulament, biocombustibilii și combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO), cum ar fi derivații pe bază de hidrogen, trebuie să joace un rol important în tranziție. Pentru a deschide calea pentru vehiculele cu emisii zero electrice sau alimentate cu hidrogen și pentru a crea o reglementare clară și constantă pentru cererea pieței, este important să se stabilească obiectivul ambițios de 90 % pentru 2040, deoarece în prezent doar 1-2 % din camioanele grele vândute sunt vehicule electrice cu baterii.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 15 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15b) În urma consultărilor cu părțile interesate, Comisia ar trebui să publice un raport privind înmatricularea vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili din surse regenerabile, în scopuri de respectare a normelor și în conformitate cu dreptul UE și cu obiectivul de neutralitate climatică al Uniunii. Comisia ar trebui să transmită Parlamentului European și Consiliului raportul respectiv, inclusiv, după caz, propuneri adecvate de măsuri subsecvente, cum ar fi propuneri legislative.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 1 a (nou)

Dintre toate cele mai mari combinații care depășesc 70 de tone, tractoarele sunt de regulă utilizate pentru distanțe lungi și trebuie clasificate într-un subgrup specific, întrucât calculul emisiilor lor de CO₂ trebuie ajustat la caracteristicile lor specifice, pentru a ține cont de sarcina lor utilă reală și de ciclul de conducere corect.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Întrucât pentru anumite grupuri de vehicule omologate de tip, emisiile de CO₂ nu sunt încă determinate din motive tehnice, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite de prezentul regulament. Acestea includ, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele cu mai mult de 4 axe sau mai mult de 2 axe motoare, autobuzele mici cu o masă maximă mai mică de 7,5 t și camioanele mici cu o masă maximă mai mică de 5 t.

Amendamentul

Întrucât pentru anumite grupuri de vehicule omologate de tip, emisiile de CO₂ nu sunt încă determinate din motive tehnice, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite de prezentul regulament. Acestea includ, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele cu mai mult de 4 axe sau mai mult de 2 axe motoare și autobuzele mici cu o masă maximă mai mică de 7,5 t și camioanele mici cu o masă maximă mai mică de 5 t.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

Vehiculele de uz specific, cum ar fi **camioanele pentru colectarea gunoiului**, basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

Amendamentul

Vehiculele de uz specific, cum ar fi basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

Amendamentul 21

Propunere de regulament

Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie **posibil**, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate.

Amendamentul

(30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie **posibile**, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate **și transferul de vehicule existente modernizate pentru a avea emisii zero. Modernizarea vehiculelor existente reprezintă o mare oportunitate de a accelera tranziția către mobilitatea cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și al utilizării resurselor.**

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi care contribuie la îndeplinirea obiectivului **Uniunii de reducere a emisiilor sale de gaze cu efect de seră**, astfel cum se

Amendamentul

1. Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi care contribuie la îndeplinirea obiectivului **de neutralitate climatică și a obiectivelor intermediare în materie de climă ale**

prevede în Regulamentul (UE) 2018/842²³ și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris²⁴ și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne.

²³ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 16, 19.6.2018, p. 26).

²⁴ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

Uniunii, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/842²³, și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris²⁴ și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne.

²³ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 16, 19.6.2018, p. 26).

²⁴ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera c

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 1 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Vehiculele, altele decât cele menționate la alineatul (4), înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, serviciile armate sau de asistență medicală de urgență, nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite la articolul 3a, în cazul în care un stat membru indică acest lucru în procesul de înmatriculare și raportare, confirmând astfel în datele raportate în conformitate cu partea A din anexa IV că scopul vehiculului nu poate fi deservit în aceeași măsură de un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul echipat cu un motor cu ardere internă pentru a îndeplini

Amendamentul

5. Vehiculele, altele decât cele menționate la alineatul (4), înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, serviciile armate sau de asistență medicală de urgență ***sau camioanele din categoria N3, grupurile 11, 12 și 16, care pot fi utilizate în statul în care au fost înmatriculate pentru remorcarea combinațiilor cu o masă maximă admisibilă de peste 70 tone*** nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite la articolul 3a, în cazul în care un stat membru indică acest lucru în procesul de înmatriculare și raportare, confirmând astfel în datele raportate în conformitate cu partea A din anexa IV că

acest scop.

scopul vehiculului nu poate fi deservit în aceeași măsură de un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul echipat cu un motor cu ardere internă pentru a îndeplini acest scop.

Amendamentul 24

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera i

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – punctul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) „combustibili eligibili pentru CCF (factorului de corecție în funcție de carbon)” înseamnă biogazul astfel cum este definit la articolul 2 punctul (28) din Regulamentul (UE) 2018/2001, biocombustibilii avansați, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (34) din Regulamentul (UE) 2018/2001 și combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (36) din Regulamentul (UE) 2018/2001, care îndeplinesc criteriile de sustenabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001.

Amendamentul 25

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera i

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – punctul 23 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23b) „factor de corecție în funcție de carbon (CCF)” înseamnă un factor care aplică o corecție emisiilor de CO₂ ale vehiculelor la țeava de evacuare, în

vederea evaluării conformității, pentru a reflecta intensitatea emisiilor de GES și ponderea combustibililor eligibili pentru factorul de corecție în funcție de carbon, astfel cum sunt definiți la articolul 3 punctul 24 din prezentul regulament.

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera i

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – punctul 23 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23c) Combinațiile ultragrele (EHC) sunt vehicule cu o masă maximă admisibilă de peste 60 de tone, comparativ cu media UE de 40 de tone. Întrucât formula de calcul a emisiilor de CO₂ presupune aceeași sarcină utilă ca și pentru vehiculele grele semnificativ mai mici, formula ar trebui modificată pentru a ține cont de eficiența energetică crescută a acestor combinații ultragrele pentru a reflecta mai bine emisiile din viața reală.

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În conformitate cu punctul 1.1.4 din anexa I, vehiculele grele care nu sunt încadrate într-unul dintre subgrupurile de la punctul 1.1 din anexa I sunt luate în considerare pentru evaluarea respectării de către producători a dispozițiilor privind obiectivele de reducere prevăzute la alineatul (1).

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 b – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Pentru vehiculele menționate la punctul 4.2 din anexa I, producătorii respectă cota minimă de vehicule cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I. În cazul autobuzelor urbane noi, cota vehiculelor cu emisii zero este de **100 %** începând cu perioada de raportare a anului 2030.

Amendamentul

1. Pentru vehiculele menționate la punctul 4.2 din anexa I, producătorii respectă cota minimă de vehicule cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I. În cazul autobuzelor urbane noi, cota vehiculelor cu emisii zero este de **90 %** începând cu perioada de raportare a anului 2030 **și de 100 % începând cu perioada de raportare a anului 2035.**

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 b – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Statele membre pot decide să excludă de la obligația prevăzută la prezentul articol o cotă limitată din autobuzele urbane înmatriculate în fiecare perioadă de raportare, **confirmând că scopul vehiculului nu poate fi deservit în aceeași măsură de un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul fără emisii zero** pentru a **îndeplini acest scop**, datorită raportului cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului sau meteorologice.

Amendamentul

Statele membre pot decide să excludă de la obligația prevăzută la prezentul articol o cotă limitată din autobuzele urbane înmatriculate în fiecare perioadă de raportare, în interesul public, datorită raportului cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului sau meteorologice **și din motive de securitate națională sau pentru a face față dezastrelor naturale.**

Amendamentul 30

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 3 c – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Autoritățile contractante sau entitățile contractante atribuie contractele publice pentru achiziționarea sau utilizarea vehiculelor menționate la articolul 3b pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care include cel mai bun raport preț-calitate **și** contribuția ofertei la securitatea aprovizionării, în conformitate cu dreptul internațional relevant.

Amendamentul

1. Autoritățile contractante sau entitățile contractante atribuie contractele publice pentru achiziționarea sau utilizarea vehiculelor menționate la articolul 3b pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care include cel mai bun raport preț-calitate, contribuția ofertei la securitatea aprovizionării **și criteriile sociale și de mediu**, în conformitate cu dreptul internațional relevant.

Amendamentul 31

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 4 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) la articolul 4 primul paragraf, se introduce următoarea literă (c):

„(c) aplicarea factorului de corecție în funcție de carbon (CCF) începând cu 2030, stabilit în conformitate cu anexa I punctul 2.1.

Efectul CCF este limitat astfel încât să se ia în considerare doar cantități suplimentare de combustibili, care depășesc obiectivul secundar combinat obligatoriu pentru biocombustibilii avansați și combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică în proporția energiei din surse regenerabile furnizate în sectorul transporturilor, astfel cum este prevăzut în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a

Consiliului.

Se stabilește un plafon pentru a se asigura că, prin efectul factorului de corecție în funcție de carbon, ar putea fi realizate cel mult 10 puncte procentuale din obiectivele de reducere a emisiilor de CO2 pentru anii 2030, 2035 și 2040. Prin urmare, se stabilește un plafon pentru anii 2030-2034, astfel încât în factor se ia în considerare o cotă de până la 12,5 % din combustibilii eligibili pentru CCF, astfel cum sunt definiți la articolul 3 din prezentul regulament. Pentru anii 2035-2039, cota va fi de până la 17 %, iar din 2040, până la 40 %.”

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera ba (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 5 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) la articolul 5 al treilea paragraf, se introduce următorul punct 3a:

„3a. Factorul de compensare alocat camioanelor din categoria N3 înmatriculate pentru prima dată în perioada de raportare și care au fost autorizate să fie utilizate în statele membre cu mase combinate mai mari aplicabile combinațiilor de transport excepționale, care au peste 60 de tone. În ceea ce privește factorul de compensare menționat la prezentul articol, Comisia adoptă, până la 31 decembrie 2024, un act delegat în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica formula de calcul a mediei emisiilor specifice de CO2 ale producătorilor de la punctul 2.7 din anexa I, pentru a compensa eficiența energetică mai mare a combinațiilor excepționale și pentru a corecta denaturările emisiilor calculate ale acestora.”

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera d

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în **perioadele** de raportare **ale anilor 2029, 2034 și 2039.**;

Amendamentul

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în **perioada** de raportare **a anului** 2039.

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În **2028**, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

Amendamentul

În **2027**, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – alineatul 1 – paragraful 3 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**Raportul ar trebui să evalueze
posibilitatea de a include în domeniul de
aplicare camioanele din categoria N3 din**

grupurile 11, 12 și 16 care sunt autorizate să fie utilizate conform înmatriculării pentru a remorca combinații cu o masă maximă admisibilă de peste 70 tone, cu condiția calculării emisiilor acestor vehicule ținând seama de caracteristicile lor specifice ca tractoare de combinații grele.

Până la 31 decembrie 2025 și ulterior în fiecare an, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la situația condițiilor favorizante pentru introducerea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero în Uniune. În acest raport, Comisia evaluează în special, dar fără a se limita la acestea, următoarele elemente:

(a) înmatriculările de vehicule grele cu emisii zero în statele membre,

(b) instalarea unei infrastructuri de încărcare și de realimentare adecvate pentru vehiculele grele în statele membre,

(c) punerea în aplicare a taxelor de utilizare a drumurilor diferențiate în funcție de emisiile de CO₂ în statele membre,

(d) nivelul prețului mediu al certificatelor în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier,

(e) alte măsuri care sprijină introducerea vehiculelor grele cu emisii zero.

În cazul în care raportul concluzionează că condițiile favorizante, în special cele de la literele (b), (c) sau (d), nu sunt în conformitate cu obiectivele pentru producătorii de vehicule de la articolul 3a și 3b din prezentul regulament, constatările raportului sunt luate în considerare pentru revizuirile viitoare ale Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, ale Directivei (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului și ale Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și

a Consiliului.

Comisia publică, până cel târziu la 31 decembrie 2026, un raport care stabilește o metodologie pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului raportul respectiv, inclusiv, după caz, propuneri adecvate de măsuri de urmărire, cum ar fi propuneri legislative.

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1.1.4. (nou)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa I – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>	
<i>Amendamentul</i>	
1.1.4. Camioanele mici noi din categoria N2, care nu aparțin unuia dintre subgrupurile prevăzute la punctele 1.1.1 și 1.1.2 și pentru care nu au fost stabilite încă emisii de CO₂ din motive tehnice în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400, ci în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sau cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, sunt încadrate în următoarele subgrupuri în sensul prezentului regulament:	
<i>Caracteristicile vehiculului</i>	<i>Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament</i>
Categoria N; TPMLM* ≤ 5 t	53

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1.2

<i>Textul propus de Comisie</i>

1.2. Vehiculele de uz specific sunt definite cu ajutorul următoarelor criterii:		
Categoria vehiculului	Configurația șasiului	Criterii pentru vehiculele de uz specific
N	Rigid	Codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de conformitate este completat cu una dintre următoarele cifre, astfel cum sunt enumerate în apendicele 2 la anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18 , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Tractor	Viteza maximă nu depășește 79 km/h
<i>Amendamentul</i>		
1.2. Vehiculele de uz specific sunt definite cu ajutorul următoarelor criterii:		
Categoria vehiculului	Configurația șasiului	Criterii pentru vehiculele de uz specific
N	Rigid	Codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de conformitate este completat cu una dintre următoarele cifre, astfel cum sunt enumerate în apendicele 2 la anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Tractor	Viteza maximă nu depășește 79 km/h

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Anexa I – secțiunea 2 – punctul 2.1

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa I – punctul 2.1

<i>Textul propus de Comisie</i>
2.1. Calculul emisiilor specifice de CO ₂ ale unui vehicul greu nou
Emisiile specifice, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou v încadrat în subgrupul sg sau ale vehiculului primar al acestuia se calculează cu următoarea formulă:
$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

unde:

\sum_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare mp indicate în tabelul 2;

sg reprezintă subgrupul în care a fost încadrat vehiculul greu nou v în conformitate cu secțiunea 1 din prezenta anexă;

$W_{sg,mp}$ reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată la punctele 2.1.1-2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO_2 , exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou v , determinate pentru un profil de operare mp , raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;

$CO2p_{v,mp}$ is the CO_2 emissions in g/km of the primary vehicle of the new heavy-duty vehicle v , determined for a mission profile mp , reported in accordance with Articles 13a and 13b.

Pentru autovehiculele cu emisii zero, valorile $CO2_{v,mp}$ și $CO2p_{v,mp}$ se stabilesc la 0.

Amendamentul

2.1. Calculul emisiilor specifice de CO_2 ale unui vehicul greu nou

Emisiile specifice, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou v încadrat în subgrupul sg sau ale vehiculului primar al acestuia se calculează cu următoarea formulă:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

unde:

\sum_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare mp indicate în tabelul 2;

sg reprezintă subgrupul în care a fost încadrat vehiculul greu nou v în conformitate cu secțiunea 1 din prezenta anexă;

$W_{sg,mp}$ reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată

	la punctele 2.1.1-2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	reprezintă emisiile de CO_2 , exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou v , determinate pentru un profil de operare mp , raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;
$CO2p_{v,mp}$	reprezintă emisiile de CO_2 , exprimate în g/km, ale vehiculului primar al vehiculului greu nou v , determinate pentru un profil de operare mp , raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
CCF_i	reprezintă factorul de corecție în funcție de carbon pentru combustibilul sau amestecul de combustibili utilizat, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 25 și calculat în conformitate cu punctul 7 din prezenta anexă, care urmează să se aplice începând din 2030.
Pentru autovehiculele cu emisii zero, valorile $CO2_{v,mp}$ și $CO2p_{v,mp}$ se stabilesc la 0.	

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2.7.2

<i>Textul propus de Comisie</i>	
2.7.2. Pentru perioadele de raportare începând cu 2025:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
unde:	
\sum_{sg}	reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO_2 în conformitate cu punctul 4.2;
$ZLEV$	este determinat la punctul 2.3;
$share_{sg}$	este determinat la punctul 2.4;
zev_{sg}	este determinat la punctul 2.4;
pv_{sg}	este determinat la punctul 2.4;

MPW_{sg}	este determinat la punctul 2.6;
$avgCO2_{sg}$	este determinat la punctul 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	este determinat la punctul 2.2;
$rCO2_{sg}$	este determinat la punctul 3.1.2.

Amendamentul

2.7.2. Pentru perioadele de raportare începând cu 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 4.2;

$ZLEV$ este determinat la punctul 2.3;

$share_{sg}$ este determinat la punctul 2.4;

zev_{sg} este determinat la punctul 2.4;

pv_{sg} este determinat la punctul 2.4;

MPW_{sg} este determinat la punctul 2.6;

$avgCO2_{sg}$ este determinat la punctul 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ este determinat la punctul 2.2;

$rCO2_{sg}$ este determinat la punctul 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ reprezintă cota din subgrupul sg care corespunde vehiculelor grele noi din categoria N3 ale producătorului a căror utilizare într-o combinație ultragrea (EHC) este permisă

α_{sg} reprezintă factorul de compensație pentru ajustarea efectului sarcinii utile mai mari a unei EHC asupra camioanelor producătorului, în funcție de masa maximă admisă a combinației în circulație, utilizând valoarea ponderată a rezultatului următoarelor formule:

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30)/100, \text{ pentru camioane EHC } 8x4$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19)/100, \text{ pentru alte camioane EHC}$$

avgGVW_{sg comb} reprezintă media specifică producătorului în țara de înmatriculare pentru masa maximă admisă a combinației în circulație (tone) pentru camioanele EHC în cauză din subgrupul sg, atunci când este întrunită următoarea condiție:

în scopul calculării emisiilor de CO₂, un camion care intră sub incidența prezentului regulament este considerat parte a unei EHC dacă camionul este din categoria N3, iar masa maximă admisă a combinației de vehicule în circulație în țara de înmatriculare este de peste 60 de tone și a fost raportată în conformitate cu anexa IV partea A litera (qa).

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Anexa I – secțiunea 4 – punctul 4.1 – tabelul 4.2

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa I – tabelul 4.2

<i>Textul propus de Comisie</i>			
4.2. Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO ₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Amendamentul</i>			
4.2. Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO ₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Anexa I – secțiunea 4 – punctul 4.3 – tabelul 4.3.1

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa I – tabelul 4.3.1

<i>Textul propus de Comisie</i>				
4.3.1. Următoarele obiective de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg} în temeiul articolului 3a se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:				
Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg}				
Subgrupur	Perioada de raportare a anilor			
	2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând

i sg					cu 2040
Camioane medii	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu o configurație a axelor de 4x2 și 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale axelor	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocare (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Vehicule primare ale autocarelor (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Remorci		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semiremorci		0	15 %	15 %	15 %
<i>Amendamentul</i>					
4.3.1. Următoarele obiective de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg} în temeiul articolului 3a se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:					
Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg}					
Subgrupuri sg	Perioada de raportare a anilor				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Camioane medii	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %

Camioane grele > 16 t cu configurație a axelor de 4x2 și 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale axelor	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocare și autobuze interurbane (rf _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Vehicule primare ale autocarelor și ale autobuzelor interurbane (rfp _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Remorci	421 , 421v , 422 , 422v , 423 , 431 , 431v , 432 , 432v , 433 , 611 , 612 , 611v , 612v , 621 , 623 , 621V , 622 , 622V , 623V , 624 , 624V , 625 , 631 , 631v , 632 , 632v , 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Semiremorci	111 , 111V , 112 , 112V , 113 , 121 , 121V , 122 , 122V , 123 , 123V , 124 , 124V , 125	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %

	126				
Semiremorci	131, 132, 133 , 131V, 132V,	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4.3.2

<i>Textul propus de Comisie</i>					
4.3.2. Următoarele obiective privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$ în temeiul articolului 3b se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:					
Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$					
Subgrupuri sg	Perioada de raportare a anilor				
	înainte de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040	
Autobuze urbane grele	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %
<i>Amendamentul</i>					
4.3.2. Următoarele obiective privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$ în temeiul articolului 3b se aplică vehiculelor din subgrupul sg pentru diferite perioade de raportare:					
Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$					
Subgrupuri sg	Perioada de raportare a anilor				
	înainte de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040	
Autobuze urbane grele	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 6 a (nou)Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa I – punctul 7 (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>
<i>Amendamentul</i>
<p>7. CALCULAREA FACTORULUI DE CORECȚIE ÎN FUNCȚIE DE CARBON (CCF)</p> <p><i>Pentru fiecare combustibil sau amestec de combustibili i, CCF se calculează după următoarea metodă:</i></p> <p><i>Pentru „combustibilii eligibili pentru factorul de corecție în funcție de carbon”, astfel cum sunt definiți la articolul 3 punctul 25, CCF i = 1.</i></p> <p><i>Pentru combustibilii convenționali și combustibilii fosili, CCFi = 0.</i></p> <p><i>Pentru amestecurile de combustibili convenționali și combustibili eligibili pentru CCF, CCF se calculează după următoarea formulă:</i></p> $CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$ <p><i>unde:</i></p> <p><i>CCFi este factorul de corecție în funcție de carbon pentru un anumit amestec de combustibil convenționali i și toți combustibilii eligibili pentru CCF care pot fi folosiți pentru a-l înlocui.</i></p> <p><i>SHARESn,i reprezintă procentul de combustibili din surse regenerabile i raportat în baza de date Shares, corespunzător ultimei perioade de raportare disponibile n și calculat drept cota medie pentru toate statele membre ale UE.</i></p> <p><i>SHARESn - 1,i reprezintă procentul de combustibili din surse regenerabile raportat în baza de date Shares, corespunzător penultimei perioade de raportare disponibile n și calculat drept cota medie pentru toate statele membre ale UE.</i></p> <p><i>SHARESn - 2,i reprezintă procentul de combustibili din surse regenerabile raportat în baza de date Shares, corespunzător antepenultimei perioade de raportare disponibile n și calculat drept cota medie pentru toate statele membre ale UE.</i></p>

Baza de date Shares este accesibilă la adresa:
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Anexa IV – partea A – litera qa (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa IV (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(qa) masa maximă pentru un camion din categoria N3 utilizat într-o EHC menționată în anexa I punctul 2.7.2, în țara de înmatriculare a camionului, atunci când camionul este cuplat la una sau mai multe semiremorci/remorci cu bară de cuplare.

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare și abrogarea Regulamentului 2018/956
Referințe	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	ENVI 29.3.2023
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 29.3.2023
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Examinare în comisie	29.6.2023
Data adoptării	12.10.2023
Rezultatul votului final	+ : 31 - : 3 0 : 4
Membri titulari prezenți la votul final	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Membri supleanți prezenți la votul final	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

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

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

19.9.2023

AVIZ AL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Raportor pentru aviz: Andris Ameriks

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Chiar dacă politicile UE în domeniul climei și al energiei conduc la o reducere semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră în toate sectoarele, emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor continuă să crească în UE, reprezentând un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din Europa. În acest context, transportul rutier contribuie cu cifra cea mai relevantă (peste 70 %), vehiculele grele reprezentând peste 27 %. Un factor-cheie care stă la baza acestei cifre este creșterea cererii și a activității de transport de marfă începând din 2000, creștere care se preconizează că va continua să se majoreze în viitor.

Date fiind cele de mai sus, modificarea actualelor obiective obligatorii de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele va fi funcțională pentru realizarea obiectivelor tranziției verzi și ținând cont de contextul geopolitic actual: astfel cum s-a subliniat în planul REPowerEU, invadarea Ucrainei de către Rusia a făcut într-adevăr evidentă nevoia de a reduce dependența UE de combustibilii fosili în mai mare măsură decât în trecut.

În al doilea rând, reforma are potențialul de a aduce beneficii operatorilor de transport și utilizatorilor. O utilizare pe scară mai largă a unor vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic, realizată prin determinarea producătorilor să își sporească oferta de vehicule cu emisii zero, va conduce la modele de vehicule cu emisii zero mai accesibile ca preț, cu o scădere generală a costului total al deținerii unor astfel de vehicule.

În al treilea rând, reforma ar putea juca un rol în consolidarea poziției de lider a UE în domeniul tehnologiei industriale și al inovării, în special în tranziția globală în curs către o mobilitate cu emisii zero, canalizând investițiile în tehnologii cu emisii zero.

Un punct valoros al propunerii este includerea autobuzelor urbane în regulamentul de modificare. Reducerea emisiilor de CO₂ în zonele urbane va aduce mai multe aspecte pozitive, îmbunătățind calitatea aerului în orașe, precum și sănătatea individuală a cetățenilor europeni. Date fiind cele de mai sus și în raport cu posibilitatea de a exclude un procent limitat de autobuze, prevăzută la articolul 3b alineatul (2) din propunere, raportorul a subliniat importanța

scurtării termenului pentru adoptarea de către Comisie a actelor delegate privind această chestiune, pentru a oferi certitudine operatorilor economici.

Pe de altă parte, tranziția de la vehiculele alimentate cu combustibili fosili la vehiculele cu emisii zero trebuie să țină seama de impactul social și economic care poate surveni, pentru a se asigura că nimeni nu este lăsat în urmă în tranziția către obiectivul unei Europe neutre din punct de vedere climatic. Inegalitățile în ceea ce privește accesul la rețelele de transport afectează viața de zi cu zi a milioane de persoane, cu precădere a celor cu venituri mai mici, a utilizatorilor din grupuri cu nevoi speciale și a celor din zonele periferice. În strânsă legătură cu acest aspect este problema conectivității dintre zonele rurale, periurbane și urbane, în special în cazul particularităților geografice, cum ar fi insulele, regiunile și teritoriile ultraperiferice, zonele rurale sau îndepărtate, periferiile mai puțin accesibile și zonele montane. Astfel, calea către decarbonizarea transporturilor trebuie să aibă în vedere măsuri adecvate pentru a asigura prețuri abordabile și accesibilitatea transporturilor, în scopul de a evita sărăcia din perspectiva transporturilor și de a asigura accesul egal la centrele urbane.

În plus, raportorul subliniază că impactul social al tranziției în ceea ce privește și sectorul autovehiculelor trebuie luat în considerare cu seriozitate, permițând ca procesul de eliminare treptată a vehiculelor pe bază de combustibili fosili să meargă în paralel cu măsurile destinate lucrătorilor din acest sector specific. Aceste măsuri ar trebui prevăzute în planurile pentru o tranziție justă și în planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice. Prin urmare, raportorul propune ca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare și din amenziile administrative să fie considerate venituri alocate Fondului social pentru climă recent adoptat, cu scopul de a contribui la o tranziție către neutralitatea climatică echitabilă din punct de vedere social.

Prin acest aviz, raportorul urmărește să se asigure că viitorul parc de vehicule grele își va aduce contribuția la reducerea cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi până în 2050, comparativ cu 1990, astfel cum se prevede în Pactul verde european, oferind totodată avantaje operatorilor de transport și utilizatorilor europeni, dintre care majoritatea sunt IMM-uri, ca urmare a utilizării pe scară mai largă a unor vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic.

AMENDAMENTE

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019¹⁰. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în lumina efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.

¹⁰ Comunicarea Comisiei din 18 martie 2020 - „Pactul verde european”, COM(2019) 640 final.

Amendamentul

(1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019¹⁰. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în lumina efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii **și a impactului războiului de agresiune ilegal, neprovocat și nejustificat purtat de Rusia împotriva Ucrainei, inclusiv al reconstrucției Ucrainei după război.**

¹⁰ Comunicarea Comisiei din 18 martie 2020 - „Pactul verde european”, COM(2019) 640 final.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează

Amendamentul

(2) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează

realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu handicap și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele ***care locuiesc în regiuni periferice și în regiunile rurale și ultraperiferice, persoanele*** în vârstă, persoanele cu handicap și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier, ***singurul sector din Uniune în care volumul emisiilor crește începând din anii 1990. Sectorul transportului cu vehicule grele, în special, este responsabil pentru mai mult de un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în UE și pentru peste 6 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE. Accelerarea decarbonizării acestui sector este încă și mai importantă dacă avem în vedere faptul că se așteaptă***

ca, în UE, activitatea camioanelor să crească cu 40 % între 2019 și 2050, în timp ce activitatea autobuzelor și autocarelor ar urma să crească cu 10 % în aceeași perioadă.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Comunicarea privind noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană^{1a} subliniază că autoritățile publice ar trebui să asigure disponibilitatea unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi eficientă, interoperabilă și ușor de utilizat. Disponibilitatea unei astfel de infrastructuri este esențială pentru atingerea obiectivului de decarbonizare a mobilității urbane. Când reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament, Comisia ar trebui să țină seama și de implementarea în statele membre a unor infrastructuri de încărcare și de realimentare adecvate pentru vehiculele grele.

^{1a} Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană, (COM(2021)811 final) din 14.12.2021.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Comunicarea privind noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană^{4a} subliniază că autoritățile publice ar trebui să asigure disponibilitatea unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi eficientă, interoperabilă și ușor de utilizat. Disponibilitatea unei astfel de infrastructuri este esențială pentru atingerea obiectivului de decarbonizare a mobilității urbane. Când reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament, Comisia ar trebui să țină seama și de implementarea în statele membre a unor infrastructuri de încărcare și de realimentare adecvate pentru vehiculele grele.

^{4a} Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană, (COM(2021)811 final) din 14.12.2021.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5c) Investițiile în decarbonizarea mijloacelor de transport pentru călători nu ar trebui să aibă un impact negativ asupra accesului la mobilitate, existând riscul de a agrava problemele legate de sărăcia din perspectiva transporturilor și de excluziunea zonelor slab populate.

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Considerentul 5 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5d) Deși revizuirea prezentului regulament^{1a} face parte din acțiunile care vizează realizarea obiectivelor de mediu, și anume decarbonizarea transportului rutier pentru a combate schimbările climatice, aceasta ar trebui să țină seama și de consecințele industriale și sociale semnificative pentru a garanta ocuparea forței de muncă și o mobilitate accesibilă pentru toți.

1a Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - REPowerEU Plan, COM(2022) 230 final, din 18.5.2022.

Amendamentul 8

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se **consolideze** cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050.

(8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se **evalueze** cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor poate fi menținută. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă.

Amendamentul

(9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero **și cu emisii scăzute**, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor poate fi menținută. **În UE, industria autovehiculelor rămâne unul dintre stâlpii economiei, contribuind cu 7 % la PIB-ul european, asigurând 4,6 milioane de locuri de muncă și fiind în fruntea inovării tehnologice, cu investiții anuale de 60 de miliarde EUR în cercetare și dezvoltare. Industria trebuie să fie sprijinită în tranziția sa ecologică și digitală, producătorii europeni confruntându-se în prezent cu o triplă constrângere: cu reglementări de mediu mai stricte, cu nevoi sporite de investiții în inovare și cu o mai mare concurență internațională. Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ trebuie să devină neutre din punct de vedere tehnologic pentru a atinge obiectivele privind întregul parc de vehicule pe care le stabilesc. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care funcționează cu biocombustibili avansați sau cu combustibili sintetici, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute** includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă.

^{1a} Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului

*din 11 decembrie 2018 privind
promovarea utilizării energiei din surse
regenerabile (reformare).*

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen au un potențial ridicat de a decarboniza anumite segmente ale sectorului transportului cu vehicule grele, iar dezvoltarea lor ar trebui să fie încurajată, ținându-se seama totodată de faptul că nu există nicio tehnologie fără impact asupra mediului. În cazurile în care electrificarea nu este posibilă sau este mai puțin eficientă și vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen nu sunt adecvate sau nu sunt competitive din punctul de vedere al costurilor, principiul neutralității tehnologice permite asigurarea unor condiții de concurență echitabile cu alte tehnologii mai mature.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) În urma consultărilor cu părțile interesate, cel târziu la un an după intrarea în vigoare a regulamentului, Comisia ar trebui să prezinte o propunere privind înmatricularea vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, în scopuri de respectare a normelor, în conformitate cu

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective **consolidate** de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui **stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic** pentru **accelerarea introducerii** vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui **să fie coerente cu existența condițiilor favorizante, și anume o rețea suficient de densă a infrastructurilor pentru combustibili alternativi, cu scopul de a promova introducerea** vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Principiul neutralității tehnologice este fundamental pentru a garanta eficiența și pluralitatea soluțiilor, pentru a menține și a consolida inovarea și dezvoltarea, inclusiv în domeniul tehnologiilor disruptive, și pentru a permite flexibilitatea pieței și diversitatea comportamentelor sociale. În acest sens, este important să nu se reducă transportul rutier în mod restrictiv la o singură tehnologie, ci să se încurajeze inovarea și complementaritățile dintre tehnologiile alternative performante, cum ar fi utilizarea combinată a vehiculelor hibride și a combustibililor cu emisii scăzute de

dioxid de carbon. În plus, o abordare universală la nivel european ar fi compromisă de marea diversitate economică, socială, geografică și de infrastructură din statele membre și dintre acestea, întrucât o combinație de tehnologii complementare permite fiecărei regiuni să pună în aplicare soluțiile pe care le consideră cele mai adecvate pentru reducerea emisiilor.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 10 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10b) Pe lângă eforturile prevăzute în prezentul regulament pentru creșterea gradului de disponibilitate și de adoptare a vehiculelor cu emisii zero, ar trebui să se introducă un factor de corecție în funcție de carbon pentru a reflecta în mod corespunzător contribuția utilizării de combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, cum ar fi biocombustibilii, biogazul, combustibilii din biomasă și combustibilii sintetici, atunci când se evaluează conformitatea vehiculelor grele nou înmatriculate cu obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 11 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Noua strategie industrială actualizată¹⁴ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un

Noua strategie industrială actualizată¹⁴ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un

parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcursul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero.

¹⁴ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcursul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero. ***Ar trebui să se acorde, de asemenea, o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra IMM-urilor de-a lungul lanțului de aprovizionare.***

¹⁴ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

(11a) Instalarea rapidă a infrastructurii de încărcare și de alimentare necesită disponibilitatea unor instalatori calificați. Investițiile în recalificare și în perfecționare vor deveni o piatră de temelie în realizarea obiectivelor prezentului regulament și vor asigura o tranziție justă în sectorul producției de camioane.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 12

(12) Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în propunerea Comisiei de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹⁶.

(12) Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare **accesibile publicului**, astfel cum se prevede în propunerea Comisiei de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹⁶. **Instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare este la fel de importantă în amplasamentele private, cum ar fi în depozitele private și în centrele logistice, pentru a asigura încărcarea peste noapte și la destinație. Este imperativ ca nicio regiune europeană să nu fie lăsată în urmă și ca disparitățile regionale în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi să fie abordate în mod corespunzător, în special în regiunile mai puțin dezvoltate sau în regiunile cu nevoi și circumstanțe specifice, cum ar fi regiunile rurale și slab populate, îndepărtate și ultraperiferice, insulare și montane. Această rețea publică și privată de stații de reîncărcare și de realimentare constituie o condiție favorizantă a atingerii obiectivelor de reducere a**

¹⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

¹⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) Instalarea unei infrastructuri suficiente de încărcare și de realimentare pentru combustibili alternativi este o condiție prealabilă esențială pentru dezvoltarea pieței vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute și, prin urmare, pentru succesul prezentului regulament. Astfel, orice creștere a nivelului de ambiție al obiectivului de reducere a emisiilor prevăzut în prezentul regulament, inclusiv în ceea ce privește obiectivele intermediare, ar trebui corelată cu o creștere a obiectivelor de instalare a infrastructurii ca parte a reexaminării Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. În acest sens, este esențial să se mențină și să se consolideze investițiile pentru instalarea acesteia. Statele membre ar trebui să primească sprijin și ajutor suficient pentru a realiza acest obiectiv, având în vedere nevoile lor semnificative de investiții într-un deceniu în care pierderile lor fiscale și transferurile de venituri fiscale către combustibili alternativi vor crește. În acest context, este important să se sublinieze că problema realimentării este legată în mod intrinsec de însăși autonomia vehiculelor, că, pe măsură ce aceasta crește, nevoile de

realimentare vor scădea și că, prin urmare, Comisia ar trebui să țină cont de evoluțiile tehnologice, în special de cele legate de autonomia bateriilor, care afectează instalarea infrastructurii.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 12 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12b) Este posibil ca cerințele minime privind infrastructura de încărcare pentru vehicule grele, prevăzute în regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, să fie mai puțin exigente decât cerințele aferente standardelor consolidate de performanță privind emisiile de CO₂. Prin urmare, este extrem de important ca instrumentele de finanțare UE și naționale să acorde prioritate sprijinului pentru dezvoltarea în continuare a proiectelor legate de infrastructura pentru combustibili alternativi.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13) Tranziția către neutralitatea climatică necesită investiții semnificative în rețelele de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare. În ceea ce privește vehiculele grele, cu nivelurile-țintă propuse la articolul 3a pentru anul 2030, ponderea vehiculelor cu emisii zero în totalul parcului de vehicule rutiere, precum și consumul de energie electrică

(13) Introducerea vehiculelor electrice pe bază de baterii, a vehiculelor cu pile de combustie și a altor vehicule pe bază de hidrogen va necesita, fără îndoială, investiții semnificative în rețelele de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare și adaptarea comportamentului astfel încât orele de încărcare maximă să fie abordate fără riscuri pentru securitatea

în acest sector vor rămâne limitate. Prin urmare, impactul acestora asupra rețelei de electricitate va rămâne, de asemenea, limitat.

aprovizionării.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Adoptarea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero depinde de condițiile favorizante care permit transportatorilor rutieri să exploateze vehiculele fără probleme și cu rezultate mai profitabile decât în cazul camioanelor diesel convenționale. Disponibilitatea infrastructurii de încărcare și de realimentare, măsurile eficace de stabilire a prețului carbonului – inclusiv taxele de utilizare a drumurilor diferențiate în funcție de emisiile de CO₂ – și reglementările de susținere și bine sincronizate privind vehiculele sunt condiții favorizante esențiale care nu se află sub controlul direct al producătorilor de vehicule. Prin urmare, situația celor mai importante condiții favorizante ar trebui să fie monitorizată anual. Dacă se constată că una sau mai multe dintre condițiile favorizante nu sunt aliniate la obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru producătorii de vehicule, ar trebui să se reexamineze obiectivele și să se renunțe la sancțiunile financiare (prime pentru emisiile suplimentare de CO₂) pentru producătorii de vehicule.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 13 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Anumite condiții favorizante care permit transportatorilor rutieri să exploateze fără probleme vehiculele grele cu emisii zero sunt esențiale pentru adoptarea timpurie pe piață a acestor vehicule. Prin urmare, situația celor mai importante condiții favorizante, cum ar fi capacitatea optimă a rețelei, condițiile de depozitare, infrastructura de încărcare și de realimentare și măsurile eficiente de stabilire a prețului carbonului, ar trebui monitorizată regulat și luată în considerare la revizuirea prezentului regulament.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14) Producătorii ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor **și**, prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de reducere a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.

(14) Producătorii ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule cu emisii zero **și cu emisii scăzute** într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. **Obiectivele din ce în ce mai ambițioase de reducere a emisiilor au crescut costurile de conformitate pentru producători.** Prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de reducere a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Prezentul regulament are ca scop

accelerarea tranziției către o mobilitate neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon în conformitate cu principiul neutralității tehnologice. Pentru a completa eforturile în direcția unei disponibilități tot mai mari a vehiculelor cu emisii zero, se introduce un mecanism bazat pe un factor de corecție în funcție de carbon pentru a se lua în considerare în mod corespunzător contribuția din utilizarea combustibililor pentru transport din surse regenerabile durabile atunci când se evaluează conformitatea cu reducerile de emisii de CO₂ ale vehiculelor grele nou înmatriculate. Prezentul regulament are ca scop accelerarea tranziției către o mobilitate neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon în conformitate cu principiul neutralității tehnologice. Pentru a completa eforturile în direcția unei disponibilități tot mai mari a vehiculelor cu emisii zero, se introduce un mecanism bazat pe un factor de corecție în funcție de carbon pentru a se lua în considerare în mod corespunzător contribuția din utilizarea combustibililor pentru transport din surse regenerabile durabile atunci când se evaluează conformitatea cu reducerile de emisii de CO₂ ale vehiculelor grele nou înmatriculate.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) Prezentul regulament are ca scop accelerarea tranziției către o mobilitate neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon în conformitate cu principiul neutralității tehnologice. Pentru a completa eforturile în direcția unei disponibilități tot mai mari a vehiculelor cu emisii zero, se introduce un mecanism bazat pe un factor de corecție în funcție

de carbon pentru a se lua în considerare în mod corespunzător contribuția din utilizarea combustibililor pentru transport din surse regenerabile durabili atunci când se evaluează conformitatea cu reducerile de emisii de CO₂ ale vehiculelor grele nou înmatriculate.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 14 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14c) Spre deosebire de sectorul autoturismelor, vehiculele comerciale sunt instrumente esențiale și flexibile pentru circulația mărfurilor și a persoanelor și rămân vitale pentru economia europeană. Prețul accesibil pentru clienți, distanțele de conducere reduse, duratele lungi de încărcare și capacitatea de încărcare redusă sunt elemente care ar putea împiedica trecerea rapidă la tehnologii cu emisii zero.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 14 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14d) Este necesar să se dezvolte un set complet de condiții favorizante esențiale pentru a susține o tranziție rapidă către emisiile zero. Asigurarea pentru consumatori a unui nivel adecvat de resurse pentru a reduce diferența de preț față de vehiculele convenționale și disponibilitatea unei infrastructuri de încărcare și realimentare suficient de dense și adecvate pentru vehiculele grele sunt factori determinanți esențiali.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 14 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14e) Tranzițiile verzi ar trebui, de asemenea, să abordeze importanța dimensiunii sociale, pentru a asigura că noile tehnologii nu vor afecta prețurile abordabile și accesibilitatea pentru toți. La adoptarea noilor standarde de CO₂ pentru vehiculele grele este important să se țină cont de consecințele economice și sociale semnificative ale tranziției verzi și de necesitatea de a proteja ocuparea forței de muncă și de a menține competitivitatea industriei Uniunii.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 14 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14f) Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra microîntreprinderilor și întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) de-a lungul lanțului de aprovizionare din industria autovehiculelor și asupra regiunilor și comunităților afectate care ar putea fi mai vulnerabile din cauza prezenței unei industrii intensive a autovehiculelor.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, nu

(15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, nu

este posibil să se prevadă pe deplin dacă, pentru toate utilizările de nișă, evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă. Acestea pot include utilizări precum vehicule grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Având în vedere aceste considerații, ar trebui ***lăsată o anumită marjă*** în cadrul ***obiectivului pentru 2040***, pentru a ***lua în considerare evoluțiile tehnologice ulterioare***.

este posibil să se prevadă pe deplin dacă, pentru toate utilizările de nișă, evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă. Acestea pot include utilizări precum vehicule ***ultragrele și vehicule*** grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Având în vedere aceste considerații, ***revizuirea prezentului regulament ar trebui să țină seama de evoluția tehnologică a acestor vehicule, în cadrul unei posibile revizuirii a obiectivelor. Este important să se evalueze emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele la nivelul Uniunii. În acest scop, Comisia ar trebui să evalueze, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a regulamentului, posibilitatea de a elabora o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia ar trebui să adopte măsuri subsecvente, inclusiv, dacă este cazul, propuneri legislative.***

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Combinațiile ultragrele (EHC) sunt vehicule cu mase și, adesea, dimensiuni care le depășesc pe cele standard. Acestea au câștiguri sporite de

eficiență energetică și un consum relativ redus de combustibil datorită sarcinii utile mai mari decât cea a camioanelor medii din UE. Cu toate acestea, în formula actuală de calcul a obiectivelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele, nu se ține seama de acest aspect. Pentru a corecta omisiunea și a reflecta emisiile combinațiilor ultragrele în mod mai realist, formula de calcul ar trebui să fie modificată în consecință.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 15 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15b) În urma consultărilor cu părțile interesate, cel târziu la un an după intrarea în vigoare a regulamentului, Comisia ar trebui să prezinte o propunere privind înmatricularea vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, în scopuri de respectare a normelor, în conformitate cu dreptul UE și cu obiectivul de neutralitate climatică al Uniunii.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 15 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15c) Combustibilii neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, cum ar fi biogazul, biocombustibilii sau combustibilii sintetici, pot contribui încă de acum la reduceri semnificative ale emisiilor de CO₂ și la îmbunătățirea calității aerului și joacă un rol esențial în tranziție. În același timp, aceștia pot fi o

parte a soluției în viitor, în cazurile în care utilizarea unui camion electric sau pe bază de hidrogen este imposibilă sau dificilă.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 15 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15d) Dat fiind faptul că o parte semnificativă a camioanelor produse în Europa sunt exportate în întreaga lume și că acest sector se confruntă cu o concurență internațională puternică, poziția de lider al industriei, ocupată de producătorii și furnizorii europeni care desfășoară activități la nivel mondial, trebuie protejată și consolidată prin respectarea în cea mai mare măsură posibilă a principiului neutralității tehnologice, care este esențială pentru a garanta capacitatea de inovare și competitivitatea.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 15 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15e) Această legislație joacă un rol esențial în oferirea unui avantaj concurențial vehiculelor cu emisii zero în comparație cu vehiculele alimentate cu combustibili fosili, diminuând treptat disparitățile economice dintre acestea. Cu toate acestea, sprijinul adecvat oferit de alte acte legislative ale UE și naționale, precum și de mecanismele financiare și soluțiile de finanțare sunt cruciale pentru reducerea costurilor și pentru a face transportul cu emisii zero viabil din punct

de vedere comercial.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru ZLEV ar trebui eliminat începând cu 2030.

eliminat

Justificare

Păstrarea ZLEV.

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1242, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile

(18) Veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie considerate venituri alocate unei linii bugetare specifice „Sprijin pentru sectorul autovehiculelor” din cadrul Fondului social pentru climă, cu obiectivul de a asigura o tranziție justă către o economie neutră din punct de vedere climatic, îndeosebi prin atenuarea oricărui impact negativ al tranziției din sectorul autovehiculelor asupra ocupării

provenite din primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1242.

forței de muncă în toate statele membre afectate, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție.

Amendamentul 38

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Emisiile de CO₂ nu sunt determinate pentru vehiculele care nu intră în domeniul de aplicare al legislației privind omologarea de tip a autovehiculelor, cum ar fi tractoarele agricole și forestiere, vehiculele **concepute și** fabricate pentru a fi utilizate de forțele armate și vehiculele cu șenile, și, prin urmare, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite în prezentul regulament.

Amendamentul

Emisiile de CO₂ nu sunt determinate pentru vehiculele care nu intră în domeniul de aplicare al legislației privind omologarea de tip a autovehiculelor, cum ar fi tractoarele agricole și forestiere, vehiculele fabricate pentru a fi utilizate de forțele armate **și de securitate** și vehiculele cu șenile, și, prin urmare, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite în prezentul regulament.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 21 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

Vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

Amendamentul

Vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor. **Pe de altă parte, vehiculele de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute ar putea fi folosite în scopurile prezentului regulament și cu scopul de a evalua respectarea de către producător a obiectivelor sale privind emisiile specifice de CO₂.**

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23) În sensul transferului nou introdus de vehicule între producători și al stabilirii unei derogări pentru micii producători, ar trebui adăugată la Regulamentul (UE) 2019/1242 o definiție a termenului de „grup de entități asociate”, urmând în esență terminologia folosită în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰ pentru vehiculele ușoare.

eliminat

²⁰ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

Justificare

Implementarea unui mecanism de transfer, astfel cum se propune, între societățile care se încadrează în criteriile „grupului de producători asociați” ar crea potențiale denaturări ale pieței, deoarece doar unii dintre producătorii europeni ar beneficia de această dispoziție. Mai mult, metoda ar crea două potențiale poziții dominante pe piață.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24) Pentru definirea obligațiilor producătorilor individuali, obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru întregul

(24) Pentru definirea obligațiilor producătorilor individuali, obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru întregul

parc de vehicule grele noi de la nivelul Uniunii ar trebui să fie transpuse în obiective de reducere specifice pentru subgrupuri, care ar trebui să fie definite în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor care le compun.

parc de vehicule grele noi de la nivelul Uniunii ar trebui să fie transpuse în obiective de reducere specifice pentru subgrupuri, care ar trebui să fie definite în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor care le compun, **dar ținând seama de posibilele întârzieri în livrarea și introducerea pe piață a anumitor categorii de vehicule, care sunt afectate de dificultățile legate de aprovizionarea cu anumite componente și care nu țin de producători.**

Justificare

Producătorii nu ar trebui să fie trași la răspundere în cazul în care dificultăți externe în materie de aprovizionare (în ceea ce privește, de exemplu, semiconductorii) produc întârzieri în introducerea pe piață a anumitor modele de vehicule și afectează, din acest motiv, aprovizionarea parcului european de vehicule grele.

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(27a) Autobuzele cu intrare joasă care sunt înmatriculate doar în clasa II sunt destinate operațiunilor interurbane și pot fi identificate în mod clar. Date fiind profilurile lor de operare interurbane, acestea nu ar trebui să intre sub incidența mandatului privind emisiile zero pentru autobuze urbane. În schimb, autobuzele cu intrare joasă din clasa II ar trebui să fie tratate la fel ca vehiculele interurbane și autocarele cu podea înaltă.

Justificare

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets

(“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(28) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ar trebui aplicat pentru ultima oară pentru perioada de raportare a anului **2029**, **deoarece nu mai este considerat necesar după această perioadă ca stimulente pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero.**

Amendamentul

(28) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ar trebui aplicat pentru ultima oară pentru perioada de raportare a anului **2039**, **pentru a se continua** promovarea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero **în sectorul vehiculelor grele.**

Justificare

Pătrunderea pe piață a tehnologiilor cu emisii zero în sectorul vehiculelor grele este incertă și strict legată de disponibilitatea condițiilor-cadru favorizante și de nivelul de acceptare din partea clienților. Regulamentul ar trebui să prevadă în continuare unele flexibilități pentru a-i ajuta pe producătorii de vehicule să promoveze și să vândă noile vehicule cu emisii zero. Din aceste motive, factorul ZLEV ar trebui extins la întreaga perioadă în care prezentul regulament rămâne în vigoare.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie posibil, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate.

Amendamentul

(30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie posibil, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate **și transferul**

de vehicule existente modernizate pentru a avea emisii zero. Modernizarea vehiculelor existente reprezintă o mare oportunitate de a accelera tranziția către mobilitatea cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și al utilizării resurselor.

Amendamentul 45

Propunere de regulament Considerentul 42 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42a) Prezentul regulament are ca scop accelerarea tranziției către o mobilitate neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic. Pentru a completa eforturile în direcția unei disponibilități tot mai mari a vehiculelor cu emisii zero, se introduce un mecanism bazat pe un factor de corecție în funcție de carbon pentru a se lua în considerare în mod corespunzător contribuția din utilizarea combustibililor pentru transport din surse regenerabile durabile, inclusiv a biocombustibililor, a combustibililor din biomasă și a RFNBO, atunci când se evaluează conformitatea cu reducerile de emisii de CO₂ ale vehiculelor grele nou înmatriculate.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Considerentul 42 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42b) Pentru a accelera tranziția, se introduce un mecanism bazat pe un factor de corecție în funcție de carbon, care reflectă intensitatea emisiilor de CO₂ și ponderea combustibililor neutri din

punctul de vedere al emisiilor de CO₂.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Considerentul 42 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42c) Se introduce o nouă definiție a „combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂”, pentru a permite includerea combustibililor din surse regenerabile, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001, inclusiv a biocombustibililor, a biogazului, a biolichidelor, a combustibililor din biomasă și a combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile sau a combustibililor pe bază de carbon reciclat.

Amendamentul 48

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a Regulamentul (UE) 2019/1242 Articolul 2 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) N₁, care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631, N₂ și N₃;

(b) N₂ cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 5 tone și N₃;

Amendamentul 49

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a Regulamentul (UE) 2019/1242 Articolul 2 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se aplică, de asemenea, în

*scopurile prezentului regulament,
vehiculelor de uz specific cu emisii zero și
cu emisii scăzute.*

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera c

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 2 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Grupurile de vehicule 11, 12 și 16 din categoria N3 nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite la articolul 3a din prezentul regulament.

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera i

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – punctul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) „Combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂” înseamnă toți combustibilii, atunci când emisiile de combustibil utilizat (e u) sunt considerate a fi net zero și, astfel, acești combustibili nu generează emisii nete de gaze cu efect de seră sau amprentă de carbon și respectă principiul neutralității tehnologice și criteriile de durabilitate prevăzute în Directiva 2018/2001 și în actele delegate aferente. Acești combustibili includ biocombustibilii, biogazul, biolichidele, combustibilii din biomasă și combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile sau combustibilii pe bază de carbon reciclat.

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera i

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 – punctul 23 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23b) „factor de corecție în funcție de carbon (CCF)” înseamnă un factor care aplică o corecție emisiilor de CO₂ ale vehiculelor la țeava de evacuare, în vederea evaluării conformității, pentru a reflecta intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și ponderea combustibililor neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, astfel cum sunt definiți la articolul 3 punctul 23a din prezentul regulament.

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 b – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Pentru vehiculele menționate la punctul 4.2 din anexa I, producătorii respectă cota minimă de vehicule cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I. În cazul autobuzelor urbane noi, cota vehiculelor cu emisii zero este de **100 %** începând cu perioada de raportare a anului 2030.

1. Pentru vehiculele menționate la punctul 4.2 din anexa I, producătorii respectă cota minimă de vehicule cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I. În cazul autobuzelor urbane noi, cota vehiculelor cu emisii zero este de **80 %** începând cu perioada de raportare a anului 2030 **și, treptat, de 100 %, conform pieței și condițiilor favorizante.**

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 3 a – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) cu **45 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2030-2034;

Amendamentul

(b) cu **30 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2030-2034;

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) cu **65 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2035-2039;

Amendamentul

(c) cu **50 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2035-2039;

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 a – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) cu **90 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor începând cu 2040.

Amendamentul

(d) cu **75 %** pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor începând cu 2040.

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 3 c

Textul propus de Comisie

Articolul 3c

Amendamentul

eliminat

Justificare

Conținutul articolului 3c este neclar din punctul de vedere al entităților de achiziții publice. Achizițiile publice nu ar trebui să fie complicate și mai mult într-o situație în care autoritățile publice urmăresc deja tranziția verde. Cerințele propuse sunt neclare și disproporționate în raport cu sarcinile și competențele entităților de achiziții publice. Autoritățile de transport public au o capacitate foarte limitată de a influența, de exemplu, fiabilitatea furnizării sau disponibilitatea pieselor de schimb.

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 4 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) datele raportate pentru vehiculele grele noi ale producătorului înmatriculate în perioada de raportare precedentă; și

Amendamentul

(a) datele raportate pentru vehiculele grele noi ale producătorului înmatriculate în perioada de raportare precedentă, ***inclusiv vehiculele de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute***; și

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 4 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) la articolul 4 primul paragraf, se adaugă următoarea literă (ba):

(ba) aplicarea factorului de corecție în funcție de carbon (CCF) stabilit în conformitate cu anexa I punctul 7 (nou).

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Metodologia de înmatriculare a vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂

Se introduce următorul articol 4a:

Articolul 4a

În urma consultărilor cu părțile interesate, cel târziu la un an după intrarea în vigoare a regulamentului, Comisia elaborează o metodologie pentru înmatricularea vehiculelor grele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, în scopuri de respectare a normelor, în conformitate cu dreptul UE și cu obiectivul de neutralitate climatică al Uniunii.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera a

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară **până la perioada de raportare a anului 2029**, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, factorul de emisii zero și de emisii scăzute.

Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, factorul de emisii zero și de emisii scăzute.

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera c

Textul propus de Comisie

4. Factorul de emisii zero și de emisii scăzute reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția la acest factor a vehiculelor cu emisii zero din categoria N, altele decât cele din subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 1,5 %.

Amendamentul

4. Factorul de emisii zero și de emisii scăzute reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 10 %. Contribuția la acest factor a vehiculelor cu emisii zero din categoria N, altele decât cele din subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 3 %.

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera d

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. ***Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în perioadele de raportare ale anilor 2029, 2034 și 2039.***

Amendamentul

Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare.

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera c

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 8 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) dacă, în ***oricare dintre perioadele de raportare din intervalele 2025-2028, 2030-2033, 2035-2038***, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor

Amendamentul

(a) dacă, în ***orice perioadă*** de raportare, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii depășește limita debitelor de emisii

de emisii depășește limita debitelor de emisii prevăzută la articolul 7 alineatul (1) al treilea paragraf;

prevăzută la articolul 7 alineatul (1) al treilea paragraf;

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera c

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 8 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) dacă în perioada de raportare a anilor 2029, 2034, 2039 și 2040, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii este pozitivă;

eliminat

Justificare

Având în vedere nivelul extrem de ridicat al sancțiunilor prevăzute de prezentul regulament, ar trebui să se acorde producătorului flexibilitate pentru a raporta nu doar creditele, ci și debitele, fără a se impune o perioadă obligatorie de 5 ani pentru lichidarea debitelor.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 13 f – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Cuantumul amenzilor administrative sunt considerate venituri la **bugetul general al Uniunii.**

4. Cuantumul amenzilor administrative sunt considerate venituri la **linia bugetară specifică „Sprijin pentru sectorul autovehiculelor” din cadrul Fondului social pentru climă.**

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În **2028**, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

Amendamentul

Cel târziu în 2027, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere de modificare a prezentului regulament. Până la 31 decembrie 2025 și ulterior anual, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la situația condițiilor favorizante pentru adoptarea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero în Uniune. În acest raport, Comisia evaluează în special, dar fără a se limita la acestea, următoarele elemente:

(a) înmatriculările de vehicule grele cu emisii zero în statele membre,

(b) instalarea unei infrastructuri de încărcare și de realimentare adecvate pentru vehiculele grele în statele membre,

(c) punerea în aplicare a taxelor de utilizare a drumurilor diferențiate în funcție de emisiile de CO₂ în statele membre,

(d) nivelul prețului mediu al certificatelor în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier,

(e) alte măsuri care sprijină adoptarea vehiculelor grele cu emisii zero.

Dacă se constată că una sau mai multe dintre condițiile favorizante, în special cele de la litera (b), (c) sau (d), nu sunt aliniate la obiectivele pentru producătorii de vehicule stabilite la articolele 3a și 3b din prezentul regulament, ar trebui să se reexamineze obiectivele și să se renunțe la primele pentru emisiile suplimentare de CO₂ stabilite la articolul 8 din prezentul regulament.

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 15 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Comisia publică, cât mai curând posibil dar cel târziu la 31 decembrie 2026, un raport care stabilește o metodologie comună a Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului evaluarea respectivă, inclusiv, după caz, propuneri adecvate de măsuri de urmărire, cum ar fi propuneri legislative.

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera a

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 17

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b, articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b, articolul **4a**, **articolul** 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera a

Textul propus de Comisie

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b, articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b, articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Comisia adoptă actele delegate menționate la articolul 3b alineatul (2) cel târziu la 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Justificare

Necesar pentru a oferi certitudine în ceea ce privește achiziționarea de autobuze urbane

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera b

Regulamentul (UE) 2019/1242
Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.

Amendamentul

Delegarea de competențe menționată la articolul **4a**, **articolul 11** alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.

Justificare

Comisiei i se încredințează sarcina de a elabora o metodologie pentru înmatricularea vehiculelor grele care funcționează cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ din motive de respectare a normelor.

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 – litera c

Regulamentul (UE) 2019/1242

Articolul 17 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(c) la alineatul (6), textul „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1)” se înlocuiește cu următorul text: „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13c alineatul (3), al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (1)”;

Amendamentul

(c) la alineatul (6), textul „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1)” se înlocuiește cu următorul text: „în temeiul articolului **4a, al articolului** 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13c alineatul (3), al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (1)”;

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1 – punctul 1.1.2 – tabel

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Grupul de vehicule în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400	Subgrupul de vehicule (sg) atribuit în sensul prezentului regulament
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD

33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Amendamentul</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3

34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Justificare

Prezentul amendament corectează o eroare de redactare. Grupul de vehicule 35c din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 ar fi atribuit în mod greșit către două subgrupuri diferite, 35-FE și 39-FE, în prezentul regulament. În schimb, grupul de vehicule 39c ar trebui să fie atribuit doar subgrupului de vehicule 39-FE.

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 1 – punctul 1.2

	<i>Textul propus de Comisie</i>	
Categoria vehiculului	Configurația șasiului	Criteria pentru vehiculele de uz specific
N	Rigid	Codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de conformitate este completat cu una dintre următoarele cifre, astfel cum sunt enumerate în apendicele 2 la anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Viteza maximă nu depășește 79 km/h
	Tractor	

Amendamentul

Categoria vehiculului	Configurația șasiului	Criteria pentru vehiculele de uz specific
N	Rigid	Codul caroseriei specificat la rubrica 38 din certificatul de

conformitate este
completat cu una dintre
următoarele cifre, astfel
cum sunt enumerate în
apendicele 2 la anexa I la
Regulamentul (UE)
2018/858:
09, 10, 15, 16, **17**, 18, 19,
20, 23, 24, 25, 26, 27, 28,
31;

Justificare

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.1

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa I – punctul 2

Textul propus de Comisie

2.1. Calculul emisiilor specifice de CO₂ ale unui vehicul greu nou

Emisiile specifice, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou *v* încadrat în subgrupul *sg* sau ale vehiculului primar al acestuia se calculează cu următoarea formulă:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

unde:

\sum_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare *mp* indicate în tabelul 2;

sg reprezintă subgrupul în care a fost încadrat vehiculul greu nou *v* în conformitate cu secțiunea 1 din prezenta anexă;

$W_{sg,mp}$ reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată la punctele 2.1.1-2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp*, raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;

$CO2p_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO₂, exprimate în g/km, ale vehiculului primar al vehiculului greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp*, raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

Pentru autovehiculele cu emisii zero, valorile $CO2_{v,mp}$ și $CO2p_{v,mp}$ se stabilesc la 0.

Amendamentul

2.1 Calculul emisiilor specifice de CO₂ ale unui vehicul greu nou

Emisiile specifice, exprimate în g/km, ale unui vehicul greu nou *v* încadrat în subgrupul *sg* sau ale vehiculului primar al acestuia se calculează cu următoarea formulă:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

unde:

\sum_{mp} reprezintă suma corespunzătoare tuturor profilurilor de operare *mp* indicate în

tabelul 2;

- sg* reprezintă subgrupul în care a fost încadrat vehiculul greu nou *v* în conformitate cu secțiunea 1 din prezenta anexă;
- $W_{sg,mp}$ reprezintă ponderea aplicată pentru profilul de operare, specificată la punctele 2.1.1-2.1.3;
- $CO2_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO_2 , exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp*, raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b și normalizate în conformitate cu anexa III;
- $CO2p_{v,mp}$ reprezintă emisiile de CO_2 , exprimate în g/km, ale vehiculului primar al vehiculului greu nou *v*, determinate pentru un profil de operare *mp*, raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;
- CCF_i** reprezintă factorul de corecție în funcție de carbon pentru combustibilul sau amestecul de combustibili utilizat *i*, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 25 și calculat în conformitate cu punctul 7 din prezenta anexă.

Pentru autovehiculele cu emisii zero, valorile $CO2_{v,mp}$ și $CO2p_{v,mp}$ se stabilesc la 0.

Amendamentul 76

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.1.1

<i>Textul propus de Comisie</i>											
Subgrupul de vehicule (sg)*	Profilul de operare (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Amendamentul</i>											
Subgrupul de vehicule (sg)*	Profilul de operare (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER,	MUL	MUR	COL	COR

							LEL, LER				
53	<i>0,08</i>	<i>0,79</i>	0	0	<i>0,02</i>	<i>0,11</i>	0	0	0	0	0
54	<i>0,08</i>	<i>0,79</i>	0	0	<i>0,02</i>	<i>0,11</i>	0	0	0	0	0

Justificare

Se modifică ponderile aplicate pentru profilurile de operare ($W_{sg,mp}$) pentru vehiculele din grupurile 53 (camioane medii cu cabină separată) și 54 (camioane medii de tip camionetă) pentru a reflecta mai bine utilizarea tipică a acestor vehicule. Datele de pe teren arată, de fapt, că profilurile de distribuție regională au o cotă mai mare în comparație cu timpul petrecut de aceste vehicule în ciclurile de distribuție urbană.

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.2

Textul propus de Comisie

unde:

Σ_v reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi ale producătorului din subgrupul sg, sub rezerva dispozițiilor articolului 7b;

CO_{2v} reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu nou v, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

CO_{2pv} reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului primar al vehiculului greu nou v, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

V_{sg} reprezintă numărul

Amendamentul

unde:

Σ_v reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi ale producătorului din subgrupul sg, ***inclusiv vehiculelor de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute***, sub rezerva dispozițiilor articolului 7b;

CO_{2v} reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului greu nou v, determinate în conformitate cu punctul 2.1;

CO_{2pv} reprezintă emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului primar al vehiculului greu nou

	de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul sg;		v, determinate în conformitate cu punctul 2.1;
$V_{pv_{sg}}$	numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO ₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO ₂ în conformitate cu punctul 2.2.3.;	V_{sg}	reprezintă numărul de vehicule grele noi, <i>inclusiv vehicule de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute</i> , ale producătorului din subgrupul sg;
PL_{sg}	reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul sg, determinată în conformitate cu punctul 2.5.	$V_{pv_{sg}}$	numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO ₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO ₂ în conformitate cu punctul 2.2.3.;
PN_{sg}	reprezintă numărul mediu de pasageri al vehiculelor din subgrupul sg, determinat în conformitate cu punctul 2.5.	PL_{sg}	reprezintă sarcina utilă medie a vehiculelor din subgrupul sg, determinată în conformitate cu punctul 2.5.
		PN_{sg}	reprezintă numărul mediu de pasageri al vehiculelor din subgrupul sg, determinat în conformitate cu punctul 2.5.

Justificare

Vehiculele de uz specific ar trebui excluse în continuare din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Pe de altă parte, domeniul de aplicare al prezentului regulament ar trebui extins astfel încât vehiculele de uz specific cu emisii zero să poată fi luate în calcul în performanța privind emisiile specifice de CO₂ a unui producător pe durata perioadei de raportare.

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.3 – punctul 2.3.2 – paragraful 1

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
2.3.2 Perioadele de raportare cuprinse între 2025 și 2029 [...]	2.3.2 Perioadele de raportare începând cu 2025 [...]

Justificare

Ar trebui remarcat faptul că pătrunderea pe piață a tehnologiilor cu emisii zero în sectorul vehiculelor grele este încă incertă, depinzând de disponibilitatea condițiilor favorizante și de acceptarea de către clienți. Regulamentul ar trebui să prevadă în continuare o anumită flexibilitate pentru a-i ajuta pe producătorii de vehicule să vândă vehicule noi cu emisii zero. Din aceste motive, factorul ZLEV ar trebui prelungit pe întreaga durată de aplicabilitate a regulamentului, iar contribuția maximă a factorului ZLEV ar trebui majorată.

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.3 – punctul 2.3.3

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
2.3.3 Perioadele de raportare începând cu 2030 ZLEV = 1	eliminat

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.4

Textul propus de Comisie

[...]

unde:

$V_{zev_{sg}}$ reprezintă numărul de vehicule grele noi cu emisii zero ale producătorului din subgrupul sg;

$V_{pv_{sg}}$ numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor

- specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 2.2.;
- V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului din subgrupul sg;
- V reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului.

Amendamentul

[...]

unde:

- $V_{zev_{sg}}$ reprezintă numărul de vehicule grele noi cu emisii zero ale producătorului din subgrupul sg;
- $V_{pv_{sg}}$ numărul de vehicule grele noi din subgrupul sg pentru care, în conformitate cu articolul 7b, se iau în considerare emisiile de CO₂ ale vehiculelor primare ale acestora în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 2.2.;
- V_{sg} reprezintă numărul de vehicule grele noi, ***inclusiv vehicule de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute***, ale producătorului din subgrupul sg;
- V reprezintă numărul de vehicule grele noi, ***inclusiv vehicule de uz specific cu emisii zero și cu emisii scăzute, ale producătorului***.

Justificare

Vehiculele de uz specific ar trebui excluse în continuare din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Cu toate acestea, în ceea ce privește tehnologiile cu emisii zero, aceste vehicule vor fi primele introduse pe piață (de exemplu, pentru colectarea deșeurilor municipale). În acest scop, domeniul de aplicare al regulamentului ar trebui extins astfel încât vehiculele de uz specific cu emisii zero să poată fi luate în calcul în performanța privind emisiile specifice de CO₂ a unui producător în perioada de raportare specifică.

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – punctul 2.7

Textul propus de Comisie

2.7. Media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor, menționată la articolul 4

Pentru fiecare producător, media emisiilor specifice de CO₂ se calculează după cum urmează:

2.7.1. Pentru perioadele de raportare 2019-2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pentru perioadele de raportare începând cu 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

unde:

\sum_{sg}	reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO ₂ în conformitate cu punctul 4.2;
$ZLEV$	este determinat la punctul 2.3;
$share_{sg}$	este determinat la punctul 2.4.
zev_{sg}	este determinat la punctul 2.4.
pv_{sg}	este determinat la punctul 2.4.
MPW_{sg}	este determinat la punctul 2.6.
$avgCO2_{sg}$	este determinat la punctul 2.2.
$avgCO2p_{sg}$	este determinat la punctul 2.2.
$rCO2_{sg}$	este determinat la punctul 3.1.2.

Amendamentul

Media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor, menționată la articolul 4

Pentru fiecare producător, media emisiilor specifice de CO₂ se calculează după cum urmează:

2.7.1. Pentru perioadele de raportare 2019-2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pentru perioadele de raportare începând cu 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare subgrupurilor incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu punctul 4.2;

$ZLEV$ este determinat la punctul 2.3;

$share_{sg}$ este determinat la punctul 2.4.

zev_{sg} este determinat la punctul 2.4.

pv_{sg} este determinat la punctul 2.4.

MPW_{sg} este determinat la punctul 2.6.

$avgCO2_{sg}$ este determinat la punctul 2.2.

$avgCO2p_{sg}$ este determinat la punctul 2.2.

$rCO2_{sg}$ este determinat la punctul 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ reprezintă cota din subgrupul *sg* care corespunde vehiculelor grele noi din categoria N3 ale producătorului a căror utilizare într-o combinație ultragrea (EHC) este permisă

α_{sg} reprezintă factorul de compensație pentru ajustarea efectului sarcinii utile mai mari a unei EHC asupra camioanelor producătorului, în funcție de masa maximă admisă a combinației în circulație, utilizând valoarea ponderată a rezultatului următoarelor formule:

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100, \text{ pentru camioane EHC } 8x4$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100, \text{ pentru alte camioane EHC}$$

$avgGVW_{sg\ comb}$ reprezintă media specifică producătorului în țara de înmatriculare pentru masa maximă admisă a combinației în circulație (tone) pentru camioanele EHC în cauză din subgrupul *sg*, atunci când este întrunită următoarea condiție:

În scopul calculării emisiilor de CO₂, un camion care intră sub incidența prezentului regulament este considerat parte a unei EHC dacă camionul este din categoria N3, iar masa maximă admisă a combinației de vehicule în circulație în țara de înmatriculare este de peste 60 de tone și a fost raportată în conformitate cu anexa IV partea A litera (r).

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 3 – punctul 3.2 – tabel

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Perioadele de referință aplicabile subgrupurilor	
Următoarele perioade de raportare se aplică subgrupurilor de vehicule ca perioade de referință:	
Subgrupul de vehicule sg	Anul perioadei de raportare aplicabile ca perioadă de referință
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Toate celelalte	2025
<i>Amendamentul</i>	
Perioadele de referință aplicabile subgrupurilor	
Următoarele perioade de raportare se aplică subgrupurilor de vehicule ca perioade de referință:	
Subgrupul de vehicule sg	Anul perioadei de raportare aplicabile ca perioadă de referință
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020</i>
Toate celelalte	2025

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – punctul 4.2

Textul propus de Comisie

4.2 Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ și al

obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor

Următoarele subgrupuri sg sunt incluse în calculul emisiilor specifice de CO₂ CO₂(X), al obiectivelor privind emisiile specifice T(X) și al traiectoriei de emisii de CO₂ ET(X)Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d)	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Amendamentul

4.2 Subgrupurile de vehicule incluse în calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor

Următoarele subgrupuri sg sunt incluse în calculul emisiilor specifice de CO₂ CO₂(X), al obiectivelor privind emisiile specifice T(X) și al traiectoriei de emisii de CO₂ ET(X)Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
subgrupurile de vehicule care intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a	subgrupurile de vehicule destinate transportului de mărfuri care intră sub	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub	subgrupurile de vehicule destinate transportului de persoane care intră sub incidența obiectivelor privind vehiculele cu emisii zero în conformitate cu articolul 3b

alineatul (1) litera (a)	incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d) și alineatul (3)	incidența obiectivelor privind emisiile de CO ₂ în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (b), (c) și (d)	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Toate subgrupurile de vehicule menționate la punctele 1.1.1 și 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Justificare

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO₂ reduction targets (“MCO₂”). The impact in terms of CO₂ emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – punctul 4.3.1 – tabel

Textul propus de Comisie

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ rf_{sg} și rfp_{sg}				
Subgrupur	Perioada de raportare a anilor			
	2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu

i _{sg}					2040
Camioane medii	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu o configurație a axelor de 4x2 și 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale axelor	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocare și autobuze interurbane (<i>r_{fsg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Vehicule primare ale autocarelor (<i>r_{fp_{sg}}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Remorci		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semiremorci		0	15 %	15 %	15 %

Amendamentul

Obiectivele de reducere a emisiilor de CO ₂ <i>r_{fsg}</i> și <i>r_{fp_{sg}}</i>					
Subgrupuri _{sg}		Perioada de raportare a anilor			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Camioane medii	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Camioane grele > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Camioane grele > 16 t cu o configurație a axelor de 4x2 și 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %

Camioane grele > 16 t cu configurații speciale ale axelor	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
Autocare ($r_{f_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Vehicule primare ale autocarelor ($r_{fp_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Remorci		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semiremorci		0	15 %	15 %	15 %

Justificare

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – punctul 4.3.2 – tabel

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Mandatele privind vehiculele cu emisii zero $zevM_{sg}$	
	Perioada de raportare a anilor

		înainte de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Autobuze urbane grele	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %
<i>Amendamentul</i>					
Mandatele privind vehiculele cu emisii zero zevM _{sg}					
Subgrupuri sg		Perioada de raportare a anilor			
		înainte de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Începând cu 2040
Autobuze urbane grele	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80 %	100 %	100 %

Justificare

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Amendamentul 86

Propunere de regulament Anexa I – punctul 7 (nou)

Amendamentul

7. CALCULAREA FACTORULUI DE CORECȚIE ÎN FUNCȚIE DE CARBON (CCF)

Pentru fiecare combustibil sau amestec de combustibili i , CCF se calculează după următoarea metodă:

7.1. Pentru combustibilii neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, astfel cum sunt definiți la articolul 3 punctul 25 și utilizați în conformitate cu articolul 4a, CCF _{i} = 1;

7.2. Pentru alți combustibili decât combustibilii neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, CCF _{i} = 0;

7.3. Pentru amestecurile de combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ și alți combustibili decât combustibilii neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂, CCF se calculează după următoarea formulă:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

Unde:

CCF _{i} reprezintă factorul de corecție în funcție de carbon pentru un amestec specific de combustibili convenționali și combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ i

SHARES _{n,i} procentul de combustibili din surse regenerabile i raportat în baza de date Shares, corespunzător ultimei perioade de raportare disponibile n și calculat drept cotă medie pentru toate statele membre ale UE.

SHARES _{$n-1,i$} procentul de combustibil din surse regenerabile i raportat în baza de date Shares, corespunzător penultimei perioade de raportare disponibile n și calculat drept cotă medie pentru toate statele membre ale UE.

Baza de date Shares este accesibilă la adresa:
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Justificare

Regulamentul ar trebui să introducă un factor de corecție în funcție de carbon robust și transparent pentru combustibilii cu emisii de dioxid de carbon zero și scăzute. Această soluție nu ar schimba abordarea generală a regulamentului, dar ar contribui la depășirea deficiențelor abordării care se rezumă la măsurarea emisiilor la țeava de evacuare și ar recunoaște amprenta reală de gaze cu efect de seră a vehiculelor și a combustibililor pe care îi utilizează acestea.

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Anexa III – punctul 1 – paragraful 2 – subparagraful 9

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
reprezintă emisiile de CO ₂ , exprimate în g/km, ale vehiculului primar al unui vehicul greu nou v, determinate pentru un profil de operare mp și raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;	reprezintă emisiile de CO ₂ , exprimate în g/km, ale vehiculului greu nou v, determinate pentru un profil de operare mp și raportate în conformitate cu articolele 13a și 13b;

Justificare

Acest amendament corectează o eroare de redactare, definiția reportCO₂_v_mp din anexa III ar trebui să se refere doar la vehiculul completat. Emisiile de CO₂ ale vehiculelor primare nu sunt corectate în ceea ce privește numărul de pasageri, întrucât toate vehiculele primare dintr-un subgrup dat fac obiectul simulării cu același număr de pasageri. Acest aspect este vizibil și din definiția CO₂p_v_mp de la punctul 2.1 din anexa I, care nu face trimitere la anexa III pentru o corecție.

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Anexa IV – partea A – litera qa (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/1242

Anexa IV – litera qa (nouă)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	<i>(qa) masa maximă pentru un camion din categoria N3 utilizat într-o EHC menționată în anexa I punctul 2.7.2, în țara de înmatriculare a camionului, atunci când camionul este cuplat la una</i>

*sau mai multe semiremorci/remorci cu
bară de cuplare;*

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare și abrogarea Regulamentului 2018/956
Referințe	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	ENVI 29.3.2023
Aviz emis de către Data anunțului în plen	TRAN 29.3.2023
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Andris Ameriks 19.4.2023
Examinare în comisie	24.5.2023
Data adoptării	19.9.2023
Rezultatul votului final	+: 29 –: 11 0: 3
Membri titulari prezenți la votul final	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
Membri supleanți prezenți la votul final	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

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

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Modificarea Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare și abrogarea Regulamentului 2018/956			
Referințe	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Data prezentării în PE	15.2.2023			
Comisie competentă Data anunțului în plen	ENVI 29.3.2023			
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Avize care nu au fost emise Data deciziei	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Raportor Data numirii	Bas Eickhout 1.10.2023			
Raportori substituiți	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Examinare în comisie	26.4.2023	26.6.2023		
Data adoptării	24.10.2023			
Rezultatul votului final	+: –: 0:	48 36 1		
Membri titulari prezenți la votul final	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Focchi, Hélène Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Mesure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Membri supleanți prezenți la votul final	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rookoen			
Data depunerii	30.10.2023			

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri