



2021/0223(COD)

2.5.2022

AVIZ

al Comisiei pentru dezvoltare regională

destinat Comisiei pentru transport și turism

Propunerea 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 (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Raportor pentru aviz: Bronis Ropė

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Cum urgența climatică cu care ne confruntăm nu cunoaște granițe și afectează diferit fiecare regiune a UE, manifestându-se sub formă de inundații, incendii, secete sau alte condiții meteorologice extreme, pentru a îndeplini țintele Acordului de la Paris privind schimbările climatice, toate sectoarele trebuie să sufere transformări urgente. Emisiile trebuie reduse semnificativ în acest deceniu, iar dacă nu facem destul astăzi, mâine ar putea fi imposibil să reparăm ce ne-a rămas de reparat. Sectorul transporturilor este printre cele care ne dă cele mai multe bătăi de cap, în condițiile în care dorim ca industria auto să se înscrie într-un transfer modal sustenabil, printre altele prin mobilitate partajată, modernizarea transportului în comun și un transport activ, inclusiv mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

În acest scop, propunerea Comisiei este un punct bun de plecare când se pune problema să stabilim ținte obligatorii pentru introducerea unor rețele de stații de reîncărcare accesibile publicului pentru vehicule ușoare și grele. Cu toate acestea, raportorul propune să ne fixăm ținte și mai îndrăznețe, astfel încât populația să poată străbate întregul continent cu vehicule electrice încă din 2025.

Din perspectivă regională, este important ca cetățenii noștri să poată merge cu autoturismele lor electrice din nordul Suediei și Finlanda până în sudul Greciei și al Spaniei, dar și să ținem cont că statele membre și regiunile lor nu iau startul de la aceeași linie. Țintele propuse bazate pe raza de acoperire ar trebui să țină cont pe de o parte de situația specifică a zonelor urbane și pe de altă parte de caracteristicile zonelor cu densitate redusă a populației. Trebuie avută multă grijă totodată de situația persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă care accesează stațiile de reîncărcare.

Pentru o tranziție rapidă și sustenabilă către electromobilitate, Uniunea ar trebui să devină lider mondial la produse, tehnologii, servicii și inovații sustenabile, mai cu seamă într-un lanț valoric al bateriilor care să fie circular, echitabil social, sustenabil și responsabil din punct de vedere ecologic și etic. În această privință, este important că noua politică de coeziune, împreună cu Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune stau la dispoziție pentru a sprijini investițiile în inovare și implementare, în special în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate.

Prin urmare, transformarea sistemului de transport trebuie să meargă mână în mână cu alte politici ale Uniunii, oferind totodată soluții accesibile de transport pentru toată lumea. Raportorul se străduiește să facă trecerea la soluții sustenabile de transport, mai ales la electromobilitate, cât mai ușoară posibil pentru cetățeni, protejându-i de prețurile mari care ar putea apărea.

AMENDAMENTE

Comisia pentru dezvoltare regională recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴³ a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei menționate⁴⁴ **indică** dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare **la nivelul** Uniunii, precum și **lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta ia act de faptul că absența unei metodologii comune clare** pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri **în temeiul cadrelor** naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE **a condus** la o situație în care nivelul de ambiție **în ceea ce privește stabilirea** obiectivelor și **politicile** de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul.

⁴³ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Amendamentul

(1) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴³ a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei menționate⁴⁴ **semnalează** dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare **între diferitele regiuni și state membre ale** Uniunii, precum și **faptul că nu este interoperabilă, nici ușor de utilizat. Ea mai relevă că deoarece nu există o metodologie comună clară** pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri **prin cadrele** naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE **s-a ajuns** la o situație în care nivelul de ambiție **afert** obiectivelor **stabilite** și **politicilor** de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul **și de la o regiune a UE la alta. Este important ca nicio regiune sau teritoriu al UE să nu fie lăsat în urmă și ca disparitățile regionale în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi să fie aplanate corespunzător.**

⁴³ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Diverse instrumente ale dreptului Uniunii stabilesc deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile. De exemplu, Directiva 2018/2001/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁵ stabilește un obiectiv de 14 % pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi.

⁴⁵ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

Amendamentul

(2) Diverse instrumente ale dreptului Uniunii stabilesc deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile. De exemplu, Directiva 2018/2001/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁵ stabilește un obiectiv de 14 % pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi, ***inclusiv un obiectiv de 3,5 % pentru biocombustibilii avansați.***

⁴⁵ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁷ stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și, prin urmare, să creeze o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare.

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind

Amendamentul

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁷ stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și, prin urmare, să creeze cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare ***în toate statele și regiunile membre ale UE.***

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului, (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

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).

⁴⁷ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului, (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele **privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile** se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, **sunt necesare** investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țărm. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor.

Amendamentul

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele **impuse pentru utilizarea de biocombustibili avansați și de combustibili sintetici pentru aviație** se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, **este nevoie de** investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare **și a vehiculelor electrice de la sol, dar și pentru reîncărcarea și realimentarea aeronavelor, când vor apărea tehnologii cu emisii zero pentru aviație, precum aeronavele propulsate cu electricitate sau hidrogen din surse regenerabile**. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țărm.

Când se vor dezvolta tehnologii pentru nave alimentate cu amoniac și hidrogen din surse regenerabile, o să fie nevoie de infrastructura de alimentare asociată.

Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor.

În plus, infrastructura pentru umplerea buncerelor navelor cu combustibil din surse regenerabile ar trebui să beneficieze de o atenție specială în toate porturile din Europa, cu scopul de a accelera decarbonizarea navelor.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Pentru a asigura un cadru legislativ coerent pentru utilizarea și introducerea pe scară largă a combustibililor alternativi, prezentul regulament ar trebui aliniat la ReFuelEU în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim, la versiunea revizuită a Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi, la Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele și revizuirile sale ulterioare, precum și la versiunea revizuită a Directivei 2003/96/CE (Directiva privind impozitarea energiei).

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui **abordate** într-un singur instrument, care **ar trebui** să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate **în diferitele moduri de transport**. În special, în sectorul rutier, se **observă o adoptare rapidă a vehiculelor** electrice pe bază de baterii și **a vehiculelor** electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt, **de asemenea**, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, precum și trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen **sunt utilizate în prezent** în diferite proiecte și **în cadrul primelor** operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât **se preconizează că** soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute **vor intra pe piață abia în jurul anului 2030** și, în **special, în** sectorul aviației chiar și mai **târziu**, iar **comercializarea integrală a acestora va necesita** timp. **Utilizarea** combustibililor fosili gazoși sau lichizi **este** posibilă numai dacă este integrată **în mod** clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în **conformitate** cu obiectivul pe termen lung **al neutralității climatice** în Uniune, **necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile** sau **înlocuirea acestora** cu combustibili din surse regenerabile, **cum ar fi** biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Amendamentul

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui **reglementate** într-un singur instrument, care să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi, **creșterea cotei lor de piață și în special accesibilitatea lor ca preț**. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate **de la un mod de transport și de la un stat membru la altul, cu diferențe și între regiuni**. În special, în sectorul rutier, se **adoptă tot mai multe vehicule** electrice pe bază de baterii și **autoturisme și vehicule comerciale ușoare** electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt **și ele** disponibile pe piață, **deși într-o măsură mai mică**. În plus, **în prezent încep să se folosească** nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, precum și trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen în diferite proiecte și operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval, **precum și transportul rutier cu vehicule grele** continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute **intră** pe piață **anevoios** și, în sectorul aviației **mai ales** chiar și mai **lent**, iar **utilizarea comercială deplină o să ia** timp. **Uniunea ar trebui să își intensifice eforturile de eliminare treptată a combustibililor fosili gazoși sau lichizi și de a promova alternative din surse regenerabile, iar utilizarea combustibililor fosili ar trebui să fie** posibilă numai dacă este integrată clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în **pas** cu obiectivul pe termen lung **de a atinge neutralitatea climatică** în Uniune **cel mai târziu până în 2050, ceea ce presupune că ei vor trebui amestecați sau înlocuiți mai mult** cu

combustibili din surse regenerabile, *ca* biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Prin urmare, ar trebui să nu ne abatem de la principiul general al neutralității tehnologice și să promovăm și să apărăm concurența pe piață între diferitele tehnologii alternative la nivel unional și național, oferind astfel cele mai bune soluții tehnologice și prețuri accesibile. Ar trebui să fie stabilite ținte și obiective de etapă la nivel unional și național, în funcție de dezvoltarea piețelor la diferitele tehnologii, ținând seama totodată de stadiul diferit de la care pornesc diferitele state membre și regiuni ale UE.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) ***Astfel*** de biocombustibili și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din ***diferite materii prime*** și ***pot fi*** amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. ***Aceștia*** pot fi practic ***utilizați în*** tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a

(6) ***Pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, astfel*** de biocombustibili și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din ***surse regenerabile*** și amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. ***Acest lucru este important pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, în special în sectoarele aviației și transportului maritim. Acești combustibili pot fi practic folosiți cu*** tehnologia actuală

reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați **împreună cu** infrastructura existentă sau, **dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.**

a vehiculelor, cu adaptări minore. **GNL din surse biologice ar putea fi utilizat pentru transportul greu, atât rutier, cât și maritim, numai pe o perioadă de tranziție, ținând seama de piața națională, de datele despre cota de trafic și de previziunile de piață.** Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați **folosind** infrastructura existentă sau **construind și dând în folosință infrastructuri noi.**

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Toate măsurile viitoare în acest domeniu ar trebui aibă la bază evaluări cuprinzătoare ale impactului, care să ia în considerare toate consecințele economice, sociale și ecologice.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7) **Este** probabil ca GNL să joace **în continuare un rol** în transportul maritim, unde, **în prezent**, nu există nicio tehnologie de propulsie cu emisii zero viabilă **din punct de vedere** economic. Comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” indică faptul că, până în 2030, navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe

(7) **Folosirea masivă a gazului natural lichefiat (GNL) nu este compatibilă cu obiectivul Uniunii de neutralitate climatică. De aceea, GNL din transportul maritim ar trebui eliminat treptat cât mai curând posibil și înlocuit cu alternative mai sustenabile. Totuși, pe termen scurt, este** probabil ca GNL să joace **un rol de tranziție** în transportul maritim, unde,

pieță. Conversia flotei ar trebui să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. Spre deosebire de transportul maritim, pentru căile navigabile interioare, cu nave în mod normal mai mici și distanțe mai scurte, tehnologiile de propulsie cu emisii zero, cum ar fi hidrogenul și energia electrică, ar trebui să pătrundă mai rapid pe piețe. Se preconizează că GNL nu va mai juca un rol semnificativ în acest sector. Combustibilii pentru transport, cum ar fi GNL, trebuie să fie decarbonizați din ce în ce mai mult prin amestecarea/înlocuirea cu biometan lichefiat (bio-GNL) sau cu combustibili gazoși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de exemplu. Acești combustibili decarbonizați pot fi utilizați în aceeași infrastructură precum combustibilii fosili gazoși, permițând astfel o trecere treptată la combustibili decarbonizați.

deocamdată, nu există nicio tehnologie de propulsie cu emisii zero viabilă economic. Comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” indică faptul că, până în 2030, navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață. Conversia flotei ar trebui să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. Spre deosebire de transportul maritim, pentru căile navigabile interioare, cu nave în mod normal mai mici și distanțe mai scurte, tehnologiile de propulsie cu emisii zero, cum ar fi hidrogenul și energia electrică, ar trebui să pătrundă mai rapid pe piețe. Se preconizează că GNL nu va mai juca un rol semnificativ în acest sector. Combustibilii pentru transport, cum ar fi GNL, trebuie să fie decarbonizați din ce în ce mai mult prin amestecarea/înlocuirea cu biometan lichefiat (bio-GNL) sau cu combustibili gazoși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de exemplu. Acești combustibili decarbonizați pot fi utilizați în aceeași infrastructură precum combustibilii fosili gazoși, permițând astfel o trecere treptată la combustibili decarbonizați.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) În sectorul transportului rutier greu, camioanele cu GNL sunt pe deplin mature. Pe de o parte, scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și a Planului privind obiectivul climatic, precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se

Amendamentul

(8) În sectorul transportului rutier greu, camioanele cu GNL sunt pe deplin mature. Pe de o parte, scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și a Planului privind obiectivul climatic, precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se

preconizează că vehiculele alimentate cu GPL și GNC pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de *transmisie* cu emisii zero și, prin urmare, *este considerată necesară doar o politică specifică limitată* pentru *instalarea infrastructurii* GNL care *poate* furniza, *de asemenea*, combustibili decarbonizați, pentru a *elimina lacunele* rămase în rețelele principale.

preconizează că vehiculele alimentate cu GPL și *gaz natural comprimat (GNC)* pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de *propulsie* cu emisii zero și, prin urmare, *se consideră că nu va fi nevoie decât de măsuri specifice limitate* pentru a *instala infrastructură pentru* GNL care *să poată* furniza și combustibili decarbonizați, pentru a *deservi zonele neacoperite* rămase în rețelele principale, ținând cont de piața națională, de datele despre cota de trafic și de previziunile privind evoluția pieței. *Cum piața de vehiculele grele decarbonizate este încă în curs de dezvoltare, ar trebui să se stimuleze o varietate de tehnologii alternative, inclusiv prin planificarea și adaptarea infrastructurii, ținând seama totodată de cotele de piață și de datele de trafic.*

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare *a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor* astfel de vehicule, limitând conectivitatea în *întreaga* Uniune. *Persistența divergențelor* în ceea ce privește ambițiile și abordările politice *la nivel național nu va crea* certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări *de politică* și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de

Amendamentul

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare *s-a făcut inegal de la stat membru al UE la altul și de la o regiune la alta. Dacă distribuția continuă să fie inegală, oamenii nu se vor înghesui să adopte* astfel de vehicule, *inclusiv în zonele slab populate și îndepărtate, exacerband astfel disparitățile teritoriale și limitând conectivitatea în Uniune și între regiuni. Divergențele care persistă la nivel național și regional* în ceea ce privește ambițiile și abordările politice *nu sunt de natură să ofere* certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări *pentru politici* și să completeze cadrele naționale

transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să **asigure faptul că utilizarea vehiculelor** în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri **suficiente** de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală **a punctelor** de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.

de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), **împreună cu o abordare bazată pe raza de acoperire, luând în considerare nevoia de flexibilitate în zonele cu densitate mică a populației și îndepărtate**. Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să **ofere siguranța că adoptarea acestor vehicule** în fiecare stat membru și **în fiecare regiune a UE** este corelată cu instalarea unei infrastructuri de reîncărcare **suficiente și** accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală **cu puncte** de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga **Uniune și să aducă beneficii socioeconomice pentru cetățenii și întreprinderile europene. Țintele bazate pe raza de acoperire ar trebui să țină cont pe de o parte de situația specifică a zonelor urbane și pe de altă parte de caracteristicile zonelor îndepărtate și cu densitate mică a populației, dar și de realitățile din fiecare stat membru. Aceste ținte ar trebui completate de noi infrastructuri de reîncărcare în toate regiunile, pentru a asigura o expansiune uniformă pe întreg teritoriul Uniunii, inclusiv în zonele slab populate și îndepărtate. Comisia ar trebui să asigure cooperarea cu țările terțe în care sunt situate coridoare de tranzit și cu țările candidate la aderarea la Uniune.**

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) *Pentru a atinge obiectivele legate de infrastructură ale regulamentului, statele membre trebuie să asigure, în sensul articolului 174, pentru stațiile de încărcare accesibile publicului și infrastructura de realimentare cu capacitate de încărcare, o distribuție echilibrată atât în zonele dens populate, cât și în cele slab populate. Ar trebui alocate fonduri autorităților locale pentru a mări numărul stațiilor de încărcare și de realimentare accesibile publicului destinate autoturismelor noi și vehiculelor utilitare ușoare noi peste tot, proporțional cu creșterea gradului de utilizare a acestora.*

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) *Chiar dacă se recunoaște importanța investițiilor private și a unei expansiuni dictate de legile pieței a infrastructurilor de combustibili alternativi, se încurajează investițiile publice și flexibilitatea normelor legate de ajutoarele de stat, pentru a garanta o distribuție egală în toate regiunile, în special în zonele slab populate și depopulate.*

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) *Pentru a atinge obiectivul pentru*

climă este imperios necesar să se facă investiții în dezvoltare și cercetare, concomitent cu creșterea capacității de proiectare și de producție a bateriilor pentru vehicule în UE și reducerea dependenței de importurile non-UE în acest domeniu.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza **numărului total de vehicule** electrice înmatriculate în **statul** membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât **la** un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să **permită** flexibilitatea pentru **punerea în aplicare a diferitelor** tehnologii de reîncărcare în statele membre.

Amendamentul

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza **ponderii vehiculelor** electrice înmatriculate în **totalul parcului de vehicule al statului** membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile, **precum și de densitatea populației**. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să **ofere** flexibilitatea pentru **a pune în funcțiune diferite** tehnologii de reîncărcare în statele membre.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) **Un** număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele **ar trebui, de asemenea, să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T** pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o putere de ieșire suficientă pentru a permite reîncărcarea vehiculului în timpul legal de **pauză** al conducătorului auto. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei, vehiculele grele ar trebui, **de asemenea, să poată utiliza** infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod **specific** electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcările publice sau parcările supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare

Amendamentul

(14) **De-a lungul rețelei TEN-T ar trebui instalat și un** număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune **și în toate teritoriile și regiunile sale**. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o putere de ieșire suficientă pentru a permite reîncărcarea vehiculului în timpul legal de **odihnă** al conducătorului auto. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei, vehiculele grele ar trebui să poată **folosi și** infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod **special** electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

Amendamentul

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcările publice sau parcările supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare

situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, ***precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare destinate flotelor de transport public*** nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(20) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului⁵², permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Furnizând contorizarea energiei în timp real și informații exacte și transparente cu privire la costuri, acestea încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile ***energiei*** sunt ***scăzute***. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea sistemului de contorizare inteligentă pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, ***atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și rezonabil din punct de vedere economic***, și să ***se asigure că*** aceste sisteme ***respectă*** cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

Amendamentul

(20) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului⁵², permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Furnizând contorizarea energiei în timp real și informații exacte și transparente cu privire la costuri, acestea încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente ***și reîncărcare bidirecțională***, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile ***la energie*** sunt ***mai mici***. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea sistemului de contorizare inteligentă pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, ***dacă este fezabil tehnic și rezonabil economic***, și să ***vegheze ca*** aceste sisteme ***să respecte*** cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

⁵² Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iunie 2019 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de modificare a Directivei 2012/27/UE (JO L 158, 14.6.2019, p. 125).

⁵² Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iunie 2019 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de modificare a Directivei 2012/27/UE (JO L 158, 14.6.2019, p. 125).

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) Numărul tot mai mare de vehicule electrice din modurile de transport rutier, feroviar, maritim și din alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare într-un mod care să nu cauzeze congestione și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. În special reîncărcarea inteligentă poate facilita și mai mult integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică, deoarece permite răspunsul părții de consum prin agregare și prin răspunsul părții de consum bazat pe preț. Integrarea sistemului poate fi facilitată în continuare prin reîncărcare bidirecțională (vehicul-rețea). Toate punctele normale de reîncărcare în care vehiculele sunt staționate în mod normal pentru o perioadă mai lungă ar trebui, prin urmare, să accepte reîncărcarea inteligentă.

Amendamentul

(21) Numărul tot mai mare de vehicule electrice din modurile de transport rutier, feroviar, maritim și din alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare într-un mod care să nu cauzeze congestione și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. În special reîncărcarea inteligentă poate facilita și mai mult integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică, deoarece permite răspunsul părții de consum prin agregare și prin răspunsul părții de consum bazat pe preț. ***Reîncărcarea inteligentă ar trebui să se poată face la viteze normale de încărcare, dar și în timpul încărcării rapide, prin răspuns la semnale dinamice în materie de prețuri sau prin optimizarea fluxului de energie.*** Integrarea sistemului poate fi facilitată în continuare prin reîncărcare bidirecțională (vehicul-rețea). Toate punctele normale de reîncărcare în care vehiculele sunt staționate în mod normal pentru o perioadă mai lungă ar trebui, prin urmare, să accepte reîncărcarea inteligentă.

Amendamentul 21

Propunere de regulament
Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Pentru o tranziție rapidă și sustenabilă către electromobilitate, Uniunea ar trebui să devină unul din liderii mondiali la produse, tehnologii, servicii și inovații sustenabile, mai cu seamă într-un lanț valoric al bateriilor care să fie circular, echitabil social, sustenabil și responsabil din punct de vedere ecologic și etc.

Amendamentul 22

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22) Dezvoltarea infrastructurii pentru vehiculele electrice, interacțiunea dintre această infrastructură și sistemul de energie electrică, precum și drepturile și responsabilitățile atribuite diferiților actori de pe piața electromobilității trebuie să fie în concordanță cu principiile stabilite în temeiul Directivei (UE) 2019/944. În acest sens, operatorii sistemului de distribuție trebuie să coopereze în mod nediscriminatoriu cu orice persoană care înființează sau exploatează puncte de reîncărcare accesibile publicului, iar statele membre trebuie să se asigure că alimentarea cu energie electrică pentru un punct de reîncărcare poate face obiectul unui contract cu un alt furnizor decât entitatea care furnizează energie electrică gospodăriei sau incintei în care se află acest punct de reîncărcare. Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu trebuie să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 66 din Directiva (UE) 2019/944.

(22) Dezvoltarea infrastructurii pentru vehiculele electrice, interacțiunea dintre această infrastructură și sistemul de energie electrică, precum și drepturile și responsabilitățile atribuite diferiților actori de pe piața electromobilității trebuie să fie în concordanță cu principiile stabilite în temeiul Directivei (UE) 2019/944. În acest sens, operatorii sistemului de distribuție trebuie să coopereze în mod nediscriminatoriu cu orice persoană care înființează sau exploatează puncte de reîncărcare accesibile publicului, iar statele membre trebuie să se asigure că alimentarea cu energie electrică pentru un punct de reîncărcare poate face obiectul unui contract cu un alt furnizor decât entitatea care furnizează energie electrică gospodăriei sau incintei în care se află acest punct de reîncărcare. Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu trebuie să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 66 din Directiva (UE) 2019/944. ***Infrastructura pentru vehicule electrice și punctele de reîncărcare ar trebui să fie***

ușor accesibilă pentru persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22a) Noile obligații propuse în ceea ce privește acoperirea minimă cu puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare și grele în rețeaua rutieră determină așteptări mai mari ca operatorii de sisteme de distribuție să conecteze punctele de reîncărcare, fapt care la rândul său va afecta funcționarea de zi cu zi a sistemului de distribuție, generând creșterea costurilor investiției. Prin urmare, implementarea sarcinilor care decurg din prezentul regulament ar trebui să țină seama de capacitățile tehnice și financiare ale operatorilor de sisteme de distribuție.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25) Apar noi servicii, în special în sprijinul utilizării vehiculelor electrice. Entitățile care oferă aceste servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial nejustificat niciunui dintre acești furnizori de servicii, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. Comisia ar trebui să

(25) Apar noi servicii, în special în sprijinul utilizării vehiculelor electrice. Entitățile care oferă aceste servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial nejustificat niciunui dintre acești furnizori de servicii, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. ***Autoritățile naționale de***

monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

reglementare și Comisia ar trebui să monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25a) De principiul „eficiența energetică înainte de toate” ar trebui să se țină seama în toate sectoarele, nu doar în cel energetic, inclusiv în transportul rutier, naval și aerian. Acest principiu ar trebui luat în considerare mai ales în deciziile politice, de planificare și de investiții legate de expansiunea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi, inclusiv atunci când se compară eficiența energetică „de la extracție la consum” a diferitelor tehnologii cu emisii zero.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **există încă un anumit grad de incertitudine** cu privire la tipul de vehicule **care** vor intra pe piață și **la tipul de tehnologii care** vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **nu se știe încă** cu **certitudine ce fel** de vehicule vor intra pe piață și **ce** tehnologii vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a

neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus **pentru introducerea** în masă **timpurie a vehiculelor** alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, **în prealabil**, asupra acestui segment, permițând **în același timp** vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze **cel puțin** hidrogen gazos la o presiune de 700 bari. **Instalarea** infrastructurii ar trebui să **țină seama, de asemenea, de apariția unor** noi tehnologii, **cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule.** În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze, **de asemenea**, hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie

fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus **să introducă** în masă **de la început vehicule** alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze **mai întâi** asupra acestui segment, permițând **totodată și** vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze hidrogen gazos la o presiune de **cel puțin** 700 bari. **La expansiunea** infrastructurii ar trebui să **se aibă în vedere și că pot apărea** noi tehnologii, de **pildă de alimentare cu hidrogen lichid.** În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze **și** hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendamentul

(28a) Va fi important să se sprijine instalarea efectivă în statele membre a infrastructurii de realimentare cu hidrogen care este prevăzută. Acest lucru va necesita coordonarea între toate părțile interesate, inclusiv între instituțiile europene, naționale și regionale, sindicate și industrie. Ar trebui să se apeleze și la inițiative ca întreprinderea comună pentru un hidrogen curat, instituită prin

**Regulamentul (UE) 2021/2085 al
Consiliului pentru a facilita și a
multiplica finanțarea privată și a atinge
obiectivele relevante fixate în prezentul
regulament.**

Amendamentul 28

**Propunere de regulament
Considerentul 29**

Textul propus de Comisie

(29) În Uniune **sunt stabilite** o serie de puncte de realimentare cu GNL, care asigură **deja** o bază pentru circulația vehiculelor grele **propulsate** cu GNL. Rețeaua centrală TEN-T ar trebui să rămână baza pentru instalarea infrastructurii pentru GNL și, treptat, pentru bio-GNL, deoarece acoperă principalele fluxuri de trafic și permite conectivitatea transfrontalieră în întreaga Uniune. Directiva 2014/94/UE a recomandat ca astfel de puncte de realimentare să fie instalate la fiecare 400 km în rețeaua centrală TEN-T, **dar în cadrul rețelei există în continuare** anumite **lacune** limitate **care nu permit încă atingerea acestui obiectiv**. Statele membre **ar trebui** să atingă acest obiectiv până în 2025 și să acopere **lacunele** rămase, după care obiectivul **ar trebui să înceteze** să se aplice.

Amendamentul

(29) În Uniune **există deja** o serie de puncte de realimentare cu GNL, care asigură o bază pentru circulația vehiculelor grele **alimentate** cu GNL. Rețeaua centrală TEN-T ar trebui să rămână baza pentru instalarea infrastructurii pentru GNL și, treptat, pentru bio-GNL, deoarece acoperă principalele fluxuri de trafic și permite conectivitatea transfrontalieră în întreaga Uniune. **Deși** Directiva 2014/94/UE a recomandat ca astfel de puncte de realimentare să fie instalate la fiecare 400 km în rețeaua centrală TEN-T, în **rețea** există **încă** anumite **porțiuni neacoperite** limitate **din cauza cărora acest obiectiv nu a fost încă atins. Stațiile pentru GNL sunt insuficiente în special în unele zone din Europa și în țările terțe situate pe coridoare de transport internaționale, inclusiv coridoare care fac legătura între diferite state membre**. Statele membre **sunt încurajate** să atingă acest obiectiv până în 2025 și să acopere **zonele** rămase, după care obiectivul **nu ar mai trebui** să se aplice.

Amendamentul 29

**Propunere de regulament
Considerentul 30**

Textul propus de Comisie

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte ***instrumente de plată care sunt utilizate pe scară largă în Uniune și, în special, plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru serviciile de plată***. Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare.

Amendamentul 30

**Propunere de regulament
Considerentul 30 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte ***plățile cu cardul***. Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare.

Amendamentul

(30a) Pentru o utilizare cât mai înțeleaptă a infrastructurii de încărcare ce urmează să fie instalată și pentru ca consumatorii să capete mai multă încredere în electromobilitate, este esențial ca stațiile de reîncărcare accesibile publicului să fie deschise tuturor utilizatorilor, indiferent de marca autoturismului și indiferent dacă acești utilizatori participă sau nu la un sistem de plăți pe bază de contract. Infrastructura pentru vehicule electrice și punctele de reîncărcare ar trebui să fie ușor accesibilă pentru persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(31) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincope pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap și persoanele în vârstă. În principiu, amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi utilizate de o cât mai mare parte a publicului, în special de către persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul parcării, asigurarea faptului că stația de reîncărcare nu este instalată pe o suprafață cu borduri, asigurarea faptului că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare se află la o înălțime adecvată și că greutatea cablurilor de reîncărcare și de realimentare este de așa natură încât persoanele cu o putere limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe trebuie să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate din anexele I și III la Directiva 2019/882⁵⁷ ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.

⁵⁷ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).

Amendamentul

(31) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincope pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap și persoanele în vârstă. Amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi utilizate de o cât mai mare parte a publicului, în special de persoanele în vârstă, cu mobilitate redusă sau cu handicap. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul parcării, asigurarea faptului că stația de reîncărcare nu este instalată pe o suprafață cu borduri, asigurarea faptului că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare se află la o înălțime adecvată și că greutatea cablurilor de reîncărcare și de realimentare este de așa natură încât persoanele cu o putere limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe trebuie să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate din anexele I și III la Directiva 2019/882⁵⁷ ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.

⁵⁷ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).

Amendamentul 32

Propunere de regulament
Considerentul 32 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32a) Având în vedere costul și complexitatea asociate cu instalarea instalațiilor de energie electrică de la mal în porturile maritime, este esențial ca investițiile să respecte o anumită ordine a priorităților, după criterii precum amplasarea geografică, reducerea emisiilor și viabilitatea economică, ținând seama de frecvența de utilizare, regularitatea escalelor și disponibilitatea capacității rețelei.

Amendamentul 33

Propunere de regulament
Considerentul 34

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de volumele lor de trafic. Porturile maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui exceptate de la cerințele obligatorii pentru categoriile de nave corespunzătoare, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se evite instalarea unei capacități insuficient utilizate. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor din Uniune. Este posibil ca capacitatea de producție de energie din aceste insule să nu fie întotdeauna suficientă pentru a **ține seama de cererea** de energie necesară pentru **a sprijini furnizarea alimentării** cu

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de volumele lor de trafic. Porturile maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui exceptate de la cerințele obligatorii pentru categoriile de nave corespunzătoare, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se evite instalarea unei capacități insuficient utilizate. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor **și regiunilor ultraperiferice** din Uniune. Este posibil ca capacitatea de producție de energie din aceste insule **și regiuni ultraperiferice** să nu fie întotdeauna suficientă pentru a **face față cererii** de

energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, insulele ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

energie necesară pentru *alimentarea* cu energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, insulele *și regiunile ultraperiferice* ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul *sau cu țările învecinate* va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 35

Textul propus de Comisie

(35) ***O rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL*** în porturile maritime ar trebui să fie disponibilă ***până în 2025***. Punctele de realimentare cu GNL includ, printre altele, terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave de buncheraj și barje.

Amendamentul

(35) ***Până în 2025*** în porturile maritime ar trebui să fie disponibilă ***o rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL, hidrogen și amoniac***. Punctele de realimentare cu GNL includ, printre altele, terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave de buncheraj și barje.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(37) În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică în care își prezintă planurile și obiectivele pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrului național de politică, cât și evaluarea Directivei 2014/94/UE au evidențiat necesitatea unor obiective mai ambițioase și a unei abordări mai bine coordonate la nivelul statelor membre, având în vedere accelerarea preconizată a adoptării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în special a

Amendamentul

(37) În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică în care își prezintă planurile și obiectivele pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrului național de politică, cât și evaluarea Directivei 2014/94/UE au evidențiat necesitatea unor obiective mai ambițioase și a unei abordări mai bine coordonate la nivelul statelor membre, având în vedere accelerarea preconizată a adoptării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în special a

vehiculelor electrice. În plus, **vor fi necesare soluții alternative la** combustibilii fosili în toate modurile de transport pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Pactului verde european. Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. Cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare.

vehiculelor electrice. În plus, **ar trebui eliminați treptat** combustibilii fosili și **găsite soluții alternative sustenabile** în toate modurile de transport pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Pactului verde european și **obiectivul Uniunii de a atinge neutralitatea climatică până cel mai târziu în 2050 și a reduce dependența de combustibili convenționali**. Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. **Reflectând, pe de o parte, întru totul principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative” și coeziunii principiul de „a nu aduce prejudicii coeziunii, revizuirea ar trebui să se bazeze pe o analiză teritorială, identificând nevoi diferite pentru diferite entități subnaționale și ținând cont de experiența locală și regională și, dacă este cazul, de planurile locale și regionale existente de expansiune a infrastructurii de realimentare și reîncărcare**. Cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 38

Textul propus de Comisie

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței **în ceea ce privește combustibilii alternativi**, inclusiv **instalarea** infrastructurii necesare care trebuie **implementată**, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, **luând de**

Amendamentul

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să **fie alinate la obiectivele pentru climă ale UE pentru atingerea neutralității climatice până cel târziu în 2050 și ar trebui să includă cote de piață și de trafic, monitorizare și interpretare a datelor pe baza cărora să se facă proiecții de piață și** acțiuni de sprijin

asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

hotărâte pentru dezvoltarea pieței *de combustibili alternativi și soluții ecologice*, inclusiv *expansiunea* infrastructurii necesare care trebuie *instalată*, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, *precum și cu alte părți interesate, având grijă să asigure o tranziție echitabilă și justă și să satisfacă nevoile partenerilor sociali și ale* întreprinderilor mici și mijlocii, *astfel încât tranziția să decurgă de o manieră realistă și responsabilă din punct de vedere social.* În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii. *Cadrele naționale de politică revizuite ar trebui să se ghideze extrem de mult după principiul „eficiența energetică înainte de toate”. Statele membre ar trebui să ia în considerare recomandarea și orientările Comisiei privind aplicarea acestui principiu, care explică modul în care deciziile de planificare, de politică și de investiții pot reduce consumul de energie în mai multe sectoare esențiale, inclusiv în sectorul transporturilor. În zonele slab populate, regiunile ultraperiferice și zonele cu o densitate scăzută a traficului, unde cererea de astfel de infrastructură este mică, s-ar putea ca forțele pieței să nu poată asigura o infrastructură suficient de vastă. În temeiul legislației privind ajutoarele de stat, un stat membru poate acorda ajutor pentru investiții și finanțare din MIE în acest scop. Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi nu trebuie să lase pe nimeni în urmă.*

Amendamentul 37

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie

(39) **Dezvoltarea** și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică ale statelor membre **ar trebui să fie facilitate de Comisie** prin intermediul schimbului de informații și bune practici între statele membre.

Amendamentul 38

Propunere de regulament
Considerentul 40

Textul propus de Comisie

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura **relevantă**, cadrele naționale de politică ar trebui să **fie compuse din** strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, **cum ar fi** aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii **clare** pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru porturile TEN-T și pentru aeroporturile TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu vor fi electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective mai stricte pentru sectoarele respective.

Amendamentul

(39) **Comisia ar putea să ajute la întocmirea** și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică ale statelor membre prin intermediul schimbului de informații și bune practici între statele membre **și autoritățile locale și regionale**.

Amendamentul

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura **afertă**, cadrele naționale de politică ar trebui să **cuprindă** strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, **ca** aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate, **ținând cont de piața națională, de datele despre cota de trafic și de previziunile privind evoluția pieței**. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii **amănunțite** pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru porturile TEN-T și pentru aeroporturile TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu vor fi electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective mai stricte pentru sectoarele

respective.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 41

Textul propus de Comisie

(41) Statele membre ar trebui să **utilizeze** o gamă largă de stimulente și măsuri de ordin normativ și de altă natură pentru a atinge obiectivele obligatorii și pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politică, în strânsă cooperare cu **actorii din sectorul privat, în strânsă cooperare** cu actorii din sectorul privat, care ar trebui să aibă un rol esențial în sprijinirea dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Amendamentul

(41) Statele membre ar trebui să **apeleze la** o gamă largă de stimulente și măsuri de ordin normativ și de altă natură pentru a atinge obiectivele obligatorii și pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politică, în strânsă cooperare cu **autoritățile regionale și locale și** cu actorii din sectorul privat, care ar trebui să aibă **toți** un rol esențial în sprijinirea dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 41 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(41a) Cum cel puțin 30 % din Fondul european de dezvoltare regională și 37 % din Fondul de coeziune urmează să fie alocate pentru protecția climei, politica de coeziune va juca un rol central în instalarea unei infrastructuri dense, inteligente și accesibile pentru combustibilii alternativi în întreaga UE. În statele membre, autoritățile regionale și locale au deseori un rol esențial atât în finanțare, inclusiv prin utilizarea fondurilor ESI, cât și în eliberarea autorizațiilor pentru construirea infrastructurilor necesare pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi. În consecință, autoritățile regionale și locale ar trebui să fie implicate pe deplin în elaborarea și

punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică pentru instalarea infrastructurii de combustibili alternativi. În plus, atunci când folosesc fonduri ESI pentru a instala astfel de infrastructuri, statele membre și regiunile învecinate ar trebui să acorde o atenție deosebită zonelor transfrontaliere.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

(42) În temeiul Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁸, sunt rezervate cote naționale minime de achiziții publice pentru autobuze nepoluante și cu emisii zero, în cazul în care un autobuz nepoluant utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (3) din prezentul regulament. Având în vedere că tot mai multe autorități și operatori de transport public trec la autobuze nepoluante și cu emisii zero pentru a atinge aceste obiective, statele membre ar trebui să includă promovarea și dezvoltarea **specifică** a infrastructurii necesare pentru autobuze ca element-cheie în cadrele lor naționale de politică. Statele membre ar trebui să **instituie** și să **mențină** instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare și pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu emisii zero la nivel local.

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului

Amendamentul

(42) În temeiul Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁸, sunt rezervate cote naționale minime de achiziții publice pentru autobuze nepoluante și cu emisii zero, în cazul în care un autobuz nepoluant utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (3) din prezentul regulament. Având în vedere că tot mai multe autorități și operatori de transport public trec la autobuze nepoluante și cu emisii zero pentru a atinge aceste obiective, statele membre ar trebui să includă promovarea și dezvoltarea **focalizată** a infrastructurii necesare pentru autobuze ca element-cheie în cadrele lor naționale de politică, **asa încât să asigure o mobilitate urbană inteligentă și sustenabilă**. Statele membre ar trebui să **introducă** și să **țină în funcțiune** instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare și pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu emisii zero la nivel local **și a promova încărcarea rapidă și a le oferi tuturor operatorilor de transport public posibilitatea de încărcare peste noapte**.

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului

European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 46

Textul propus de Comisie

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁹ pentru punctele naționale de acces.

⁵⁹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

Amendamentul 43

Amendamentul

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului pentru punctele naționale de acces. ***Pentru serviciile care permit călătorii fără întreruperi pe teritoriul Uniunii, ar trebui creat și un sistem la nivelul Uniunii, importând informații standardizate din sistemele naționale.***

⁵⁹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

Propunere de regulament Considerentul 52

Textul propus de Comisie

(52) În aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să consulte **grupurile** de experți relevante și, în special Forumul pentru transporturi durabile și Forumul european pentru un transport naval sustenabil („ESSF”). O astfel de consultare **a experților** este deosebit de importantă atunci când Comisia intenționează să adopte acte delegate **sau de punere în aplicare** în temeiul prezentului regulament.

Amendamentul

(52) În aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să **se consulte cu o gamă vastă de părți interesate, inclusiv organizații ale consumatorilor, precum și grupuri** de experți relevante, **organizații ale societății civile** și, în special Forumul pentru transporturi durabile și Forumul european pentru un transport naval sustenabil („ESSF”), **dar și cu autoritățile naționale, regionale și locale**. O astfel de consultare **cu experții** este deosebit de importantă atunci când Comisia intenționează să adopte acte delegate în temeiul prezentului regulament.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 54

Textul propus de Comisie

(54) Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu emisii zero se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid. Este probabil ca acest lucru să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026, în special **în ceea ce privește** stabilirea **obiectivelor** pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele grele, precum și a **obiectivelor** privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru navele și aeronavele cu emisii zero din sectoarele transportului naval și aviației.

Amendamentul

(54) Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu emisii zero se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid. Este probabil ca acest lucru să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026, în special **dispozițiile referitoare la** stabilirea **țintelor** pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele grele, precum și a **țintelor** privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru navele și aeronavele cu emisii zero din sectoarele transportului naval și aviației, **ținând cont de piața națională, de datele despre cota de trafic și de previziunile privind evoluția**

pieței.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Prezentul regulament instituie un mecanism de raportare pentru a stimula cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul cuprinde un proces structurat, transparent și **iterativ** între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politică și **al punerii în aplicare ulterioare a acestora**, precum și **al acțiunilor** corespunzătoare ale Comisiei.

Amendamentul

3. Prezentul regulament instituie un mecanism de raportare pentru a stimula cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul cuprinde un proces **de guvernanță** structurat, transparent, **iterativ** și **pe mai multe niveluri derulat** între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politică, **ținând seama de strategiile locale și regionale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi care au fost deja concepute de autoritățile locale și regionale**, precum și **de aplicarea lor ulterioară și de acțiunile** corespunzătoare ale Comisiei.

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c – liniuța 3 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- **biometanul, biopropanul, bio-GPL, dimetilul eter din surse regenerabile;**

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) „infrastructură pentru

combustibili alternativi” înseamnă orice infrastructură care permite realimentarea sau încărcarea diferitelor tipuri de vehicule sau moduri de transport cu combustibili alternativi care pot contribui semnificativ la decarbonizarea și la îmbunătățirea performanței de mediu a sectorului transporturilor, excluzând așadar combustibilii alternativi care pot fi distribuiți, stocați și utilizați cu infrastructura existentă, inclusiv cu adaptări minore sau cu o infrastructură de același fel.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie

(4) „aeroport din cadrul rețelei TEN-T globale și TEN-T centrale” înseamnă un aeroport astfel cum este menționat și clasificat în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 14

Textul propus de Comisie

(14) „punct de reîncărcare conectat digital” înseamnă un punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și cu vehiculul electric și care poate fi monitorizat și controlat de la distanță, inclusiv pentru a începe și a opri sesiunea de reîncărcare și pentru a măsura fluxurile de energie electrică;

Amendamentul

(14) „punct de reîncărcare conectat digital” înseamnă un punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și cu vehiculul electric și **cu un sistem de gestionare a energiei dintr-o clădire, dacă este cazul, și** care poate fi monitorizat și controlat de la distanță, inclusiv pentru a începe și a opri sesiunea de reîncărcare și pentru a măsura fluxurile de energie electrică;

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19a) „principiul «eficiența energetică înainte de toate»” înseamnă „principiul «eficiența energetică înainte de toate»” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 18 din Regulamentul (UE) 2018/1999;

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 30

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(30) „furnizor de servicii de **mobilitate**” înseamnă o persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unui serviciu de reîncărcare;

(30) „furnizor de servicii de **e-mobilitate**” înseamnă o persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unui serviciu de reîncărcare;

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 38 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(38a) „infrastructură de reîncărcare accesibilă publicului” înseamnă un grup, o stație sau un punct de reîncărcare situat într-un loc sau într-o instalație deschisă publicului larg cel puțin 8 ore pe zi și 6 zile pe săptămână, cu o perioadă de funcționare garantată de cel puțin 98 %, indiferent dacă infrastructura de reîncărcare se află pe o proprietate publică sau privată.

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 43 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(43a) „punct, stație sau grup de reîncărcare dedicat vehiculelor ușoare și grele” înseamnă un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor ușoare și grele și proiectat pentru aceasta, fie datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau ambelor;

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 57

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(57) „navă la dană” înseamnă navă **aflată la dană, astfel cum este definită la articolul 3 litera (n) din Regulamentul (UE) 2015/757;**

(57) „navă la dană” înseamnă **o navă care este amarată în siguranță la terminalul unui port aflat sub jurisdicția unui stat membru, unde își desfășoară principalele operațiuni de încărcare și descărcare, inclusiv în perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri; în cazul navelor de croazieră, este inclusă perioada de escală;**

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 58

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal **prin intermediul unei**

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” **la dană** înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal **printr-o**

interfețe standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană;

interfață standardizată către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană, ***printr-o instalație fixă, plutitoare sau mobilă;***

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 59

Textul propus de Comisie

(59) „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice;

Amendamentul

(59) „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice; ***reîncărcarea inteligentă poate fi realizată la viteze normale de încărcare, dar și în timpul încărcării rapide, prin răspuns la semnale dinamice de preț sau prin optimizarea fluxului de energie.***

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 66 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(66a) „centru logistic” înseamnă un spațiu dintr-o zonă definită, în care diferiți operatori desfășoară cu titlu comercial toate activitățile legate de transportul, logistica și distribuția mărfurilor – atât pentru tranzitul național, cât și pentru cel internațional; operatorii pot fi proprietari sau chiriași ai clădirilor și instalațiilor (depozite, centre de distribuție, spații de depozitare, birouri, servicii de transport cu camioane etc.).

Amendamentul 58

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– **sunt instalate** stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului **în mod** proporțional cu **adoptarea folosirii vehiculelor** electrice ușoare;

Amendamentul

– **este instalat un număr de** stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului proporțional cu **numărul de vehicule** electrice ușoare **aflate în circulație, asigurând o capacitate de încărcare suficientă pentru astfel de vehicule; un număr suficient de stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului permite încărcarea inteligentă și bidirecțională.**

Amendamentul 59

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare care asigură o putere de ieșire suficientă pentru vehiculele respective.

Amendamentul

– pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare care asigură o putere de ieșire suficientă pentru vehiculele respective, **asigurând o distribuție echilibrată pe teritoriul lor între zonele mai slab și mai dens populate.**

Amendamentul 60

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- **se garantează conexiunea la rețea și capacitatea rețelei;**

Amendamentul 61

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și

Amendamentul

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 3 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului ***dacă procentul de vehicule electrice din totalul parcului de vehicule anticipat în fiecare an la nivelul statului membru este mai mic de 1 %; și***

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor este furnizată o putere totală de ieșire de cel puțin 2,5 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat în fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 1 % și mai mică de 2,5 %; și

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ab (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 2,5 % și mai mică de 5 %; și

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ac (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ac) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor este furnizată o putere totală de ieșire de cel puțin 1,5 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat în fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 5 % și mai mică de 7,5 %; și

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ad (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ad) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 7,5 %;

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin *intermediul unor*

(b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin stații de reîncărcare

stații de reîncărcare accesibile publicului.

accesibile publicului *dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat la nivelul statului membru este mai mică de 1 %; și*

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) pentru fiecare vehicul ușor, electric hibrid, reîncărcabil, înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 1,65 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă în statul membru ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat este între 1% și 2,5%; și

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera bb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 1,33 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă în statul membru ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat este între 2,5% și 5%; și

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera bc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bc) pentru fiecare vehicul ușor electric

hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă în statul membru ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizate este între 5% și 7,5%; și

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera bd (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bd) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă în statul membru ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat este mai mare de 7,5 %;

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Cel puțin o stație de reîncărcare de la un grup de reîncărcare în zone urbane și de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T este dedicată vehiculelor utilitare ușoare cu o remorcă, ținând seama de nevoile lor speciale de spațiu afectat încărcăturii transportate de astfel de vehicule;

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la literele (a) și (b) de la prezentul alineat, statele membre asigură instalarea unui volum minim de infrastructură de reîncărcare la nivel național, care este suficient pentru:

- o pondere de 2 % a vehiculelor electrice în parcul total de vehicule preconizat, până la 31 decembrie 2025;

- o pondere de 5 % a vehiculelor electrice în parcul total de vehicule preconizat până la 31 decembrie 2027;

- o pondere de 10 % a vehiculelor electrice în parcul total de vehicule preconizat până la 31 decembrie 2030.

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(a) de-a lungul rețelei centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

Amendamentul

(a) de-a lungul rețelei centrale și extinse TEN-T, **și dacă este fezabil din punct de vedere economic**, pe fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

(i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

Amendamentul

eliminat

(ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) în funcție de clustere, grupurile de reîncărcare accesibile publicului și dedicate vehiculelor ușoare care îndeplinesc cerințele de la alineatul (2) litera (a) punctele (i) și (ii) sunt instalate:

(i) pe o rază de 5 km în zonele urbane;

(ii) pe un drum existent, pe o rază de 60 km, în zonele slab populate și izolate.

Statele membre pot pune la calcul grupurile de reîncărcare de la alineatele (4)-(7) din prezentul articol pentru a dovedi îndeplinirea obiectivului privind clusteretele.

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Atunci când construiesc și promovează infrastructura de încărcare în sensul alineatului (2), statele membre țin cont și de obiectivele articolului 174 din TFUE și asigură disponibilitatea și în zonele mai puțin populate și îndepărtate și în zonele cu densitate redusă a traficului, pe lângă cele din rețelele TEN-T centrale.

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și **ale rețelei globale** TEN-T.

Amendamentul

3. Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și, **dacă este fezabil economic, nici pentru cele din rețeaua globală** TEN-T.

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Dispozițiile articolului 3 nu se aplică tronsoanelor existente ale rețelei centrale TEN-T care, la data specificată la articolul 3, sunt în proces de modernizare/construcție, și al căror status, în conformitate cu Regulamentul (UE) 1315/2013, este „în curs de modernizare”. Statele membre asigură o acoperire minimă cu puncte de reîncărcare accesibile publicului, pentru toate tronsoanele nou construite, modernizate și reabilitate ale rețelei centrale TEN-T în termenul prevăzut la articolul 3 sau în termen de 24 de luni de la finalizarea lucrărilor [dacă data finalizării este ulterioară datei prevăzute la articolul 3].

Justificare

Atunci când este modernizat la standarde noi, un drum existent se construiește de multe ori pe o rută nouă și dedicată, care nu se suprapune cu ruta veche. Prin urmare, nu este rentabil să se construiască o infrastructură pentru combustibili alternativi pe drumuri existente dacă acestea urmează să fie modernizate, în special pe rute noi, în viitorul apropiat (înainte de 2030). Mecanismul de flexibilitate propus permite să se evite această problemă, menținând în același timp și obligația statelor membre de a construi infrastructura pentru combustibili

alternativi de-a lungul rețelei TEN-T, în conformitate cu regulamentul propus.

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *Alineatele (1) și (2) nu se aplică regiunilor ultraperiferice și insulelor, dacă costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu. Într-un astfel de caz, statele membre își explică decizia cu argumente rezonabile și pun la dispoziție informațiile respective în cadrele lor naționale de politică.*

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. *Comisia ar trebui să revizuiască, dacă este necesar, țintele stabilite în prezentul regulament pentru infrastructura de reîncărcare cu energie electrică dedicată vehiculelor ușoare, pentru a le alinia la cerințele stabilite în Regulamentul privind standardele pentru emisiile de CO₂ produse de vehiculele ușoare.*

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3c. *Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu cele care*

candidează la aderarea la UE și cu țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 81

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3d. În cazul în care un grup de reîncărcare deservește atât vehicule ușoare, cât și vehicule grele, grupul de reîncărcare și stațiile de reîncărcare din incinta acestuia sunt considerate infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului atât pentru vehiculele rutiere ușoare, cât și pentru cele grele, cu condiția ca capacitatea totală instalată și tipurile de încărcătoare să fie cele prevăzute atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru cele grele.

Amendamentul 82

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3e. Dispozițiile de la acest articol nu se aplică tronsoanelor existente ale rețelei centrale TEN-T care, la data specificată la articolul 3, sunt în proces de modernizare/construcție, și al căror status, în conformitate cu Regulamentul (UE) 1315/2013, este „în curs de modernizare”. Statele membre asigură o acoperire minimă cu puncte de reîncărcare accesibile publicului, pentru toate tronsoanele nou construite, modernizate și reabilitate ale rețelei centrale TEN-T în termenul prevăzut la articolul 3 sau în termen de 24 de luni de la finalizarea lucrărilor [dacă data

finalizării este ulterioară datei prevăzute la articolul 3].

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **1400** kW și să includă cel puțin **o stație** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **2000** kW și să includă cel puțin **două stații** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **3500** kW și să includă cel puțin **două** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **5000** kW și să includă cel puțin **patru** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **1400** kW și să includă cel puțin **o stație** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **2000** kW și să includă cel puțin **două stații** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) până la 1 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **3500** kW și să includă cel puțin **două** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul

(ii) până la 1 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **5000** kW și să includă cel puțin **patru** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) până la 31 decembrie **2030**, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, **este instalată** cel puțin **o stație** de reîncărcare **destinată** vehiculelor grele, cu o putere de ieșire de cel puțin 100 kW;

Amendamentul

(c) până la 31 decembrie **2027**, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, **sunt instalate** cel puțin **două stații** de reîncărcare **destinate** vehiculelor grele, cu o putere de ieșire de cel puțin 100 kW, **care permit încărcarea inteligentă și bidirecțională**;

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin patru stații de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire de cel puțin 100 kW și care permit încărcarea inteligentă și bidirecțională;

Amendamentul 89

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **600 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**;

Amendamentul

(d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **1400 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **350 kW**;

Amendamentul 90

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **1200 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**.

Amendamentul

(e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **3500 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **350 kW**.

Amendamentul 91

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) în fiecare centru logistic sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului și dedicate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW, în cel puțin 20 % din stațiile de încărcare până la 31 decembrie 2025 și în cel puțin 40 % din stațiile de încărcare până la 31 decembrie 2030.

Amendamentul 92

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – litera eb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eb) Statele membre veghează să se asigure conexiunea la rețea și capacitatea necesară a rețelei.

Amendamentul 93

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Dacă este cazul, Comisia poate să revizuiască setul de obiective din prezentul regulament pentru infrastructura de reîncărcare cu energie electrică destinată vehiculelor grele pentru a le alinia cu cerințele noi stabilite în Regulamentul (UE) 2019/1242 privind standardele pentru emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele, actualizat.

Amendamentul 94

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Alineatul (1) nu se aplică regiunilor ultraperiferice și insulelor, în cazul în care costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu. Într-un astfel de caz, statele membre își explică decizia cu argumente rezonabile și pun la dispoziție informațiile respective în cadrele lor naționale de politică.

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2c. Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu cele care candidează la aderarea la UE și cu țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali, la punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric **în mod** ad-hoc, utilizând un instrument de plată **utilizat pe scară largă în Uniune**. În acest scop:

2. Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali, la punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric ad-hoc, utilizând un instrument de plată **care acceptă plăți electronice prin terminalele și dispozitivele utilizate pentru servicii de plată, cel puțin cu carduri de plată**. În acest scop:

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului **cu o putere de ieșire mai mică de 50 kW**, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul

(a) operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin **cu carduri de plată (de debit sau credit) și,**

dintre următoarele:

unul dintre următoarele:

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) cititoare de carduri de plată;

eliminat

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

eliminat

(i) cititoare de carduri de plată;

(ii) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului **cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW** exploatate de ei respectă cerința de la litera **(b)**.

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei respectă cerința de la litera **(a)**.

Amendamentul 101

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Cerințele prevăzute la **literale (a) și (b)** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

Amendamentul

Cerințele prevăzute la **litera (a)** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

Amendamentul 102

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate. ***Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai în mod proporțional, pe baza unei justificări obiective.***

Amendamentul

4. Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii ***și să se bazeze doar pe energia electrică primită de vehicul.*** Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate.

Amendamentul 103

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Statele membre împuternicesc autoritățile naționale de reglementare să adopte măsuri prin care să se asigure că

nu se produce o creștere a prețurilor datorată unor factori precum distanța față de următorul încărcător, nivelul de încărcare a bateriei, marca vehiculului sau participarea la un sistem de plăți bazate pe contract. Autoritățile naționale de reglementare monitorizează modul de stabilire a prețurilor și practicile producătorilor de vehicule și ale operatorilor punctelor de reîncărcare, au în vedere măsuri adecvate pentru a proteja concurența și consumatorii și prezintă periodic rapoarte Comisiei.

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
– prețul pe minut;	eliminat

Amendamentul 105

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 6

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p>6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de</p>	<p>6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de</p>

mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare, **de exemplu pentru serviciile de calibrare, pentru pierderile de eficiență sau** pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare cu putere normală accesibile publicului pe care aceștia le exploatează au o capacitate de reîncărcare inteligentă.

Amendamentul

8. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare cu putere normală accesibile publicului pe care aceștia le exploatează au o capacitate de reîncărcare inteligentă. **În completarea dispoziției de la articolul 14 alineatul (4), punctele de reîncărcare accesibile publicului sunt capabile de reîncărcare bidirecțională.**

Amendamentul 107

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei respectă dispozițiile Directivei (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2016 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor informatice în Uniune.

Amendamentul 108

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

9. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că este implementată o semnalizare corespunzătoare în zonele de parcare și de odihnă din rețeaua rutieră TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a permite identificarea cu ușurință a amplasării exacte a infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Amendamentul

9. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că este implementată o semnalizare corespunzătoare în zonele de parcare și de odihnă din rețeaua rutieră TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a permite identificarea cu ușurință a amplasării exacte a infrastructurii pentru combustibili alternativi. ***Semnalizarea se pune și în punctul în care este instalată această infrastructură pentru combustibili alternativi.***

Amendamentul 109

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie 2030.

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie 2030, ***luând în considerare indicatorii naționali și unionali referitori la cota de piață și la cota de trafic de tranzit.***

Amendamentul 110

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile

Amendamentul

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile

publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de **150** km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **450** km între ele.

Amendamentul 111

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de **100** km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **400** km între ele.

Amendamentul

3a. Comisia adoptă măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu cele care candidează la aderarea la UE și cu cele pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Alineatul (1) nu se aplică regiunilor ultraperiferice și insulelor, în cazul în care costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu. Într-un astfel de caz, statele membre își explică decizia cu argumente rezonabile și pun la dispoziție informațiile respective în cadrele lor naționale de politică.

Amendamentul 112

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul

Amendamentul

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul

unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, **inclusiv** cel puțin **unul dintre următoarele**:

unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, cel puțin **cu carduri de plată**.

Amendamentul 113

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) cititoare de carduri de plată;

eliminat

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.

eliminat

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile aplicate utilizatorilor finali și cele aplicate

2. Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile aplicate utilizatorilor finali și cele aplicate

furnizorilor de servicii de mobilitate, nici între prețurile aplicate diferiților furnizori de servicii de mobilitate. ***Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai pe baza unei justificări obiective.***

furnizorilor de servicii de mobilitate, nici între prețurile aplicate diferiților furnizori de servicii de mobilitate.

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că în porturile maritime este furnizată o alimentare ***minimă*** cu energie electrică de la mal pentru containere maritime și nave de pasageri. În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 1 ianuarie 2030:

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că în ***toate*** porturile maritime este furnizată alimentare cu energie electrică de la mal pentru containere maritime și nave de pasageri. În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 1 ianuarie 2030:

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. În cazul în care portul maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T și portul maritim situat pe rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă care nu este conectată direct la rețeaua de energie electrică, alineatul (1) nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența unei capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul

3. În cazul în care portul maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T și portul maritim situat pe rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă, ***într-o regiune ultraperiferică sau într-o zonă slab populată*** care nu este conectată direct ***într-o măsură suficientă*** la rețeaua de energie electrică, alineatul (1) nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența unei capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 11 – titlu

Textul propus de Comisie

Obiective privind aprovizionarea cu GNL în porturile maritime

Amendamentul

Obiective privind aprovizionarea cu GNL **și alți combustibili alternativi** în porturile maritime

Amendamentul 119

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare cu GNL sunt instalate în porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare cu GNL, **hidrogen și amoniac** sunt instalate în porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

Amendamentul 120

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu GNL menționate la alineatul (1), luând de asemenea în considerare necesitățile efective ale pieței.

Amendamentul

2. Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu GNL, **amoniac și hidrogen** menționate la alineatul (1), luând de asemenea în considerare **punctele de realimentare cu GNL existente, precum și** necesitățile efective ale pieței.

Amendamentul 121

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. În cazul în care aeroportul situat în rețeaua centrală TEN-T sau în rețeaua globală TEN-T se află pe o insulă care nu este conectată direct la rețeaua de energie electrică sau într-o regiune ultraperiferică, alineatul (1) nu se aplică înainte să se finalizeze o astfel de conexiune sau înainte de a dispune de capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante sau dacă costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu.

Amendamentul 122

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Până la 1 ianuarie 2024, fiecare stat membru pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante.

1. Până la 1 ianuarie 2024, fiecare stat membru, **împreună cu autoritățile naționale, regionale și locale**, pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante. **Cadrul național de politică se bazează pe cote de piață și de trafic detaliate, în special pentru traficul de tranzit, și pe monitorizarea datelor, și cuprinde proiecții detaliate privind evoluția pieței.**

Amendamentul 123

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței **în ceea ce privește combustibilii** alternativi în sectorul transporturilor, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră;

Amendamentul

(a) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței **de combustibili** alternativi în sectorul transporturilor, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră, **precum și mobilitatea și accesibilitatea în regiunile ultraperiferice și între regiunile respective și între acestea și continent;**

Amendamentul 124

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) o evaluare a metodei prin care măsurile vor fi aplicate în deplină conformitate cu principiile „eficiența energetică înainte de toate”, „a nu aduce prejudicii semnificative” și a „nu aduce prejudicii coeziunii” atunci când se iau decizii de planificare și de investiții legate de instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare pentru combustibilii alternativi; statele membre iau în considerare mai ales câștigurile de eficiență care pot fi obținute prin măsuri precum, printre altele, trecerea la alți combustibili, inclusiv aspecte legate de eficiența energetică „de la extracție la consum” a diferitelor tehnologii cu emisii zero, transferul modal, utilizarea mai intensă a transportului în comun, creșterea mobilității partajate și amplasarea și utilizarea optimizată a infrastructurii de încărcare și de realimentare. Statele membre mai precizează cum vor reuși cadrele lor naționale să nu împiedice procesul de convergență și să nu accentueze

disparitățile regionale;

Amendamentul 125

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) măsuri prin care să asigure că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, în special transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile pentru toți;

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera k

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(k) măsuri de eliminare a posibilelor obstacole **în ceea ce privește** planificarea, autorizarea și achiziționarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

(k) măsuri de eliminare a posibilelor obstacole **care ar putea împiedica** planificarea, autorizarea și achiziționarea infrastructurii pentru combustibili alternativi **și de limitare a latenței dintre cererea inițială și instalarea efectivă la cel mult 6 luni, respectând cu conștiinciozitate cerințele de a se consulta cu părțile interesate și procedurile de evaluare a impactului asupra mediului;**

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) măsuri prin care să asigure o densitate a infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă

publicului, disponibilă la nivel național, proporțională cu densitatea populației și flota de vehicule alimentate cu combustibili alternativi în regiunea NUTS 3 respectivă.

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera n

Textul propus de Comisie

(n) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru furnizarea de GNL și de energie electrică de la mal **în vederea utilizării** de către navele maritime, în special pentru hidrogen, amoniac și energie electrică;

Amendamentul

(n) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru furnizarea de GNL și de energie electrică de la mal **care să fie utilizată** de către navele maritime, în special pentru **hidrogen, combustibili derivați din** hidrogen, amoniac și energie electrică;

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Atunci când elaborează un proiect de cadru național de politică, statele membre se pot abate de la obiectivele naționale obligatorii prevăzute la articolul 4, cu condiția ca această abatere să se bazeze pe o justificare cuprinzătoare. O astfel de abatere nu trebuie să depășească un procent de 15 % din obiectivele respective.

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv, inclusiv cele în cazul cărora sunt disponibile alternative limitate la combustibilii fosili.

Amendamentul

2. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare ***diferențele regionale și*** necesitățile diferitelor ***regiuni și*** moduri de transport existente pe teritoriul respectiv ***și în acele regiuni***, inclusiv cele în cazul cărora sunt disponibile alternative limitate la combustibilii fosili, ***și că infrastructura de reîncărcare promovează transferul modal și transportul multimodal.***

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Statele membre cooperează cu operatorii de sisteme de distribuție relevanți la pregătirea dispozițiilor din cadrelor lor naționale de politică referitoare la instalarea punctelor de reîncărcare.

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare, după caz, interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și cele ale părților interesate în cauză.

3. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și interesele părților interesate în cauză, ***în special ale furnizorilor de infrastructuri de transport și energetice. Autoritățile regionale și locale vor fi implicate în instalarea***

*infrastructurii pentru combustibili
alternativi.*

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *În cadrele lor de politici, statele membre iau în considerare diferențele regionale și acordă o atenție specială regiunilor mai puțin dezvoltate (la nivelul NUTS 2).*

Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu cele care candidează la aderarea la UE și cu cele pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între statele membre.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5. Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să respecte normele relevante privind ajutoarele de stat din TFUE.

5. Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să **fie aliniate la obiectivul Uniunii în domeniul climei de a atinge neutralitatea climatică până cel târziu în 2050 și să** respecte normele relevante privind ajutoarele de stat din TFUE. **Statele membre asigură suficiente ajutoare publice pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în zonele slab populate și îndepărtate, care sunt mai puțin atractive pentru investițiile private, ca urmare a fluxurilor de trafic mai scăzute și a unei cereri mai reduse de servicii de reîncărcare.**

Amendamentul 135

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică și se asigură că publicului i se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.

Amendamentul

6. Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică și se asigură că **autorităților publice, în special celor regionale și locale, li** se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 7 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) politicile și măsurile referitoare la obiectivele și țintele statelor membre.

Amendamentul

(b) politicile și măsurile referitoare la obiectivele și țintele statelor membre, **precum și distribuția geografică a acestora pe regiuni în fiecare stat membru în parte.**

Amendamentul 137

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Atunci când un stat membru decide să recurgă la opțiunea de a se abate de la țintele naționale obligatorii prevăzute la alineatul (1a), Comisia evaluează și motivele care stau la baza unei astfel de abateri și poate solicita statului membru în cauză mai multe clarificări.

Amendamentul 138

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic, **la** fiecare **trei ani**, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, și să ofere recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. **Aceasta trebuie pusă** la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

Amendamentul

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru, **în cooperare cu operatorii de sisteme de distribuție relevanți**, evaluează, **în cooperare cu operatorii de sisteme de distribuție relevanți**, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic, **în** fiecare **an**, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, și să ofere recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. **Ea tratează stabilirea prețurilor și alte aspecte relevante pentru consumatori în conformitate cu articolul 13 și se pune** la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

Amendamentul 139

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic la fiecare trei ani, contribuția potențială a tarifării bidirecționale la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

Amendamentul

4. Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic la fiecare trei ani, contribuția potențială a tarifării bidirecționale la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării statele membre, ***după implicarea tuturor părților interesate, inclusiv a operatorilor punctelor de reîncărcare și a furnizorilor de soluții***, iau măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

Amendamentul 140

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 3 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) aspecte relevante pentru consumatori în temeiul articolelor 13 și 14.

Amendamentul 141

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) numărul de puncte de realimentare cu hidrogen accesibile publicului;

Amendamentul

(b) numărul de puncte de realimentare cu hidrogen **și cu alți combustibili din surse regenerabile**, accesibile publicului;

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) numărul de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;

Amendamentul

(e) numărul de puncte de realimentare cu GNL, **hidrogen și amoniac** în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;

Amendamentul 143

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera j

Textul propus de Comisie

(j) punctele de realimentare și de reîncărcare pentru transportul feroviar.

Amendamentul

(j) punctele de realimentare și de reîncărcare pentru transportul feroviar și **flotele de transport public**;

Amendamentul 144

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) infrastructura pentru combustibili alternativi pe insule și în regiunile ultraperiferice;

Amendamentul 145

Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Trebuie puse la dispoziție informații relevante, consecvente și clare privind autovehiculele care pot fi alimentate în mod obișnuit cu diferiți combustibili introduși pe piață sau reîncărcate la punctele de reîncărcare. Aceste informații trebuie puse la dispoziție în manualele de utilizare a autovehiculelor, la punctele de realimentare și de reîncărcare, la bordul autovehiculelor și la comerțanții de autovehicule de pe teritoriul acestora. Această cerință se aplică tuturor autovehiculelor și manualelor de utilizare a acestora introduse pe piață după 18 noiembrie 2016.

Amendamentul

1. Trebuie puse la dispoziție informații relevante, consecvente, **transparente** și clare privind autovehiculele care pot fi alimentate în mod obișnuit cu diferiți combustibili introduși pe piață sau reîncărcate la punctele de reîncărcare. Aceste informații trebuie puse la dispoziție în manualele de utilizare a autovehiculelor, la punctele de realimentare și de reîncărcare, la bordul autovehiculelor și la comerțanții de autovehicule de pe teritoriul acestora. Această cerință se aplică tuturor autovehiculelor și manualelor de utilizare a acestora introduse pe piață după 18 noiembrie 2016.

Amendamentul 146

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. Operatorii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sau, în conformitate cu acordul dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi exploatată de **aceștia** și permit **accesibilitatea acestor date în mod gratuit** prin punctele de acces naționale. Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:

Amendamentul

2. Operatorii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sau, în conformitate cu acordul dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi exploatată de **ei** și permit **acesarea gratuită a acestor date** prin punctele de acces naționale **și printr-un punct de acces european unic**. Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:

Amendamentul 147

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) amplasarea geografică a punctului de reîncărcare sau de realimentare;

(i) amplasarea geografică a punctului de reîncărcare sau de realimentare **și facilitățile din jurul punctului de reîncărcare sau de realimentare;**

Amendamentul 148

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) numărul de conectori;

(ii) numărul **și disponibilitatea conectorilor;**

Amendamentul 149

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iii) numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu **handicap**;

(iii) numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu **dizabilități și mobilitate redusă;**

Amendamentul 150

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Datele dinamice menționate la litera (c) din prezentul alineat ar trebui să fie exacte și furnizate în timp real, la intervale de cel mult o oră, cu previziuni, în măsura disponibilității.

Amendamentul 151

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Statele membre trebuie să asigure accesibilitatea datelor în mod deschis și nediscriminatoriu pentru toate părțile interesate prin intermediul punctului lor de acces național în temeiul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁶⁷.

⁶⁷ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

Amendamentul 152

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 4 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Statele membre trebuie să asigure accesibilitatea datelor în mod deschis și nediscriminatoriu pentru toate părțile interesate prin intermediul punctului lor de acces național în temeiul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁶⁷, ***precum și într-un sistem european de puncte de acces, și să pună informațiile la dispoziția publicului, pentru a fi folosite de alți participanți pe piață și de alți furnizori de servicii, cu respectarea cerințelor de protecție a datelor. Statele membre veghează ca operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului să transmită date, în special date relevante despre prețuri, autorităților naționale de reglementare și organismului responsabil pentru transparența pieței.***

⁶⁷ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

Amendamentul

(ca) înființează un punct de acces european unic până în 2024.

Amendamentul 153

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este ***un comitet în înțelesul*** Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

Amendamentul

1. Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este ***compus dintr-o gamă vastă de părți interesate, inclusiv din reprezentanți ai societății civile și ai organizațiilor de consumatori și din reprezentanți ai statelor membre, conform*** Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

Amendamentul 154

Propunere de regulament Articolul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 21a

Reducere normativă compensatorie

Comisia prezintă, cel târziu la un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și în concordanță cu comunicarea sa privind principiul numărului constant, propuneri de compensare a sarcinilor de reglementare introduse prin prezentul regulament prin revizuirea sau eliminarea dispozițiilor din alte regulamente ale UE care generează costuri inutile de asigurare a conformității în sectoarele afectate.

Amendamentul 155

Propunere de regulament Articolul 22 – titlu

Textul propus de Comisie

Revizuirea

Amendamentul

Raportarea și revizuirea

Amendamentul 156

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Până la 31 decembrie 2026, Comisia examinează prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acestuia.

Amendamentul

Până la 31 decembrie 2026, Comisia examinează prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acestuia, ***fixând obiective alternative de instalare a infrastructurii, proporționale cu utilizarea de noi combustibili alternativi, cu impact neutru asupra climei.***

Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 31 decembrie 2029, și o dată la trei ani până în 2050, rezultatele evaluării prezentului regulament, punând accentul pe efectele prezentului regulament asupra funcționării pieței unice, asupra competitivității sectoarelor afectate și asupra amplitudinii relocării emisiilor de dioxid de carbon.

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și abrogarea Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului	
Referințe	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)	
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	REGI 13.9.2021	
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Bronis Ropė 27.9.2021	
Examinare în comisie	10.2.2022	15.3.2022
Data adoptării	21.4.2022	
Rezultatul votului final	+ : 18 - : 15 0 : 7	
Membri titulari prezenți la votul final	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoș Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Erik Bergkvist, Stéphane Bijoux, Rosanna Conte, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Raffaele Fitto, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Joachim Kuhs, Nora Mebarek, Martina Michels, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Andželika Anna Możdzanowska, Niklas Nienaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Tsvetelina Penkova, Caroline Roose, André Rougé, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Valdemar Tomaševski	
Membri supleanți prezenți la votul final	Álvaro Amaro, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Stelios Kypouropoulos, Jan Olbrycht, Bronis Ropė, Yana Toom	

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

18	+
NI	Chiara Gemma
Renew	Stéphane Bijoux, Alin Mituța, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Yana Toom
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Erik Bergkvist, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Nora Mebarek, Tsvetelina Penkova
The Left	Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaa, Caroline Roose, Bronis Ropé

15	-
ECR	Raffaele Fitto, Elzbieta Kruk, Anđelika Anna Mozdżanowska, Valdemar Tomaševski
ID	Joachim Kuhs
PPE	Álvaro Amaro, Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov, Jan Olbrycht

7	0
ID	Matteo Adinolfi, Rosanna Conte, Alessandro Panza, André Rougé
PPE	Stelios Kypouropoulos
Renew	Ondřej Knotek
The Left	Martina Michels

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri