



2021/0197(COD)

28.4.2022

AVIZ

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Raportoare pentru aviz: Karima Delli

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Îmbunătățirea standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi are potențialul de a reduce emisiile de CO₂. În același timp, ea contribuie, de asemenea, la atingerea obiectivului obligatoriu din punct de vedere juridic de reducere a emisiilor pentru 2030 și a obiectivului neutralității climatice prevăzut în Legea europeană a climei. În plus, noile obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pot aduce economii semnificative de combustibil pentru clienți, precum și îmbunătățirea calității aerului pentru cetățenii noștri.

Nivelul-țintă actual în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 arată contribuția insuficientă a vehiculelor ușoare la obiectivele mai ambițioase în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Emisiile de gaze cu efect de seră din transportul rutier reprezintă aproximativ 20 % din totalul emisiilor de GES ale UE și au crescut semnificativ începând cu 1990. Raportorul consideră că trebuie mărit nivelul de ambiție al standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete și sprijină anul 2035, cel târziu, ca termen-limită până la care toate autoturismele și camionetele noi de pe piața UE ar trebui să aibă emisii zero. Prin urmare, raportorul propune consolidarea obiectivelor privind emisiile de CO₂ începând cu 2025, a obiectivelor intermediare începând cu 2027 și a unor obiective mai ambițioase începând cu 2030.

Tranziția de la vehiculele pe bază de combustibili fosili la vehiculele cu emisii zero trebuie să se facă prin măsuri adecvate pentru a fi convenabilă din punct de vedere financiar și accesibilă nu numai pentru cetățenii cu venituri ridicate, ci și pentru cetățenii cu venituri mai mici. În ceea ce privește accesibilitatea financiară, principalul factor determinant al scăderii costurilor sunt investițiile producătorilor în vehicule cu emisii zero, care asigură o reducere suplimentară a costurilor și stimulează cererea. Îmbunătățirea standardelor de performanță privind emisiile și consolidarea obiectivelor sunt principalele măsuri menite să sporească în mod eficace investițiile în furnizarea de vehicule cu emisii zero și la preț accesibil pentru toți. Pe termen lung, consumatorii, atât proprietari de vehicule noi, cât și proprietari de vehicule de ocazie, vor beneficia de o reducere semnificativă a costului total al deținerii unui autoturism, deoarece vor plăti mult mai puțin pentru alimentarea și întreținerea vehiculelor lor.

Ultimele angajamente ale producătorilor de automobile privind vehiculele cu emisii zero arată că industria este pregătită pentru această tranziție, iar nivelurile-țintă nu trebuie să rămână în urma potențialului pieței. O tranziție uriașă are loc rapid în peisajul mondial actual al autovehiculelor, iar tehnologiile cu emisii zero se dezvoltă rapid. În prezent, noi actori se concentrează asupra vehiculelor cu emisii zero, iar orice întârziere a măsurilor de reglementare ar putea crea riscul ca industria autovehiculelor din UE să își piardă competitivitatea.

Tranziția către vehicule cu emisii zero va necesita schimbări structurale în lanțul valoric al autovehiculelor. Din acest motiv, impactul social al tranziției în sectorul autovehiculelor trebuie luat în considerare în mod serios. Raportorul consideră că procesul de eliminare treptată a vehiculelor pe bază de combustibili fosili trebuie să meargă mână în mână cu măsurile pentru lucrătorii din sectorul autovehiculelor. Astfel de măsuri trebuie avute în vedere în planurile pentru o tranziție justă și în planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice în temeiul noului Regulament de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice. Prin urmare, raportorul propune ca sumele obținute din plata primelor

pentru emisiile suplimentare să fie considerate venituri alocate Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice pentru a atenua impactul negativ asupra ocupării forței de muncă al tranziției în acest sector.

O tranziție reușită către o mobilitate cu emisii zero necesită un cadru de politică coerent pentru vehicule, infrastructuri, rețele de energie electrică, programe de ocupare a forței de muncă și stimulente economice la nivelul UE și la nivel național, regional și local. Această tranziție merge în paralel cu instalarea corespunzătoare a infrastructurii pentru combustibilii alternativi. O astfel de infrastructură trebuie să fie pusă în aplicare fără întârziere. Creșterea infrastructurii va spori concurența și va reduce probabil costurile de încărcare și de alimentare cu combustibil. Aceasta va permite, de asemenea, intrarea pe piață a mai multor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, reducând costurile vehiculelor.

Prin acest aviz, raportorul urmărește să se asigure că viitorul parc de vehicule va contribui la realizarea reducerii emisiilor nete cu cel puțin 55 % până în 2030 și a neutralității climatice până în 2050.

AMENDAMENTE

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

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în UE până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care **creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor**. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. **În același**

Amendamentul

(3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în UE până în 2050, **care necesită coerența tuturor acestor măsuri și inițiative pentru a evita fragmentarea legislativă, precum și măsurile contradictorii între regulamentele privind emisiile**, și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă **și cu industrii active, care rămân lideri mondiali în segmentul lor și factori globali care determină inovarea**,

timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra anumitor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu handicap și membrii unei minorități rasiale sau etnice. Prin urmare, trebuie să se asigure că tranziția este echitabilă și favorabilă incluziunii și nu lasă pe nimeni în urmă.

asigurând în același timp locuri de muncă de înaltă calitate în Europa. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. Prin urmare, trebuie să se asigure că tranziția este echitabilă și favorabilă incluziunii și nu lasă pe nimeni în urmă.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) În Regulamentul (UE) [--] al Parlamentului European și al Consiliului²⁴, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. **Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un angajament intern obligatoriu al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030.**

²⁴ Regulamentul (UE) [.../...] al Parlamentului European și al Consiliului din [...] 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a **Regulamentului** (UE) 2018/1999 (**Legea europeană a climei**), [JO L, .../...].

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 6

Amendamentul

(5) În Regulamentul (UE) **2021/1119** al Parlamentului European și al Consiliului²⁴, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până **cel târziu** în 2050 **și scopul, implicit, de a obține ulterior emisii negative. Regulamentul respectiv a majorat, de asemenea, obiectivul intermediar al Uniunii în materie de climă pentru 2030 la cel puțin 55 % reducere netă a emisiilor de GES** față de nivelurile din 1990 până în 2030.

²⁴ Regulamentul (UE) **2021/1119** al Parlamentului European și al Consiliului din **30 iunie** 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a **Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și** (UE) 2018/1999 („**Legea europeană a climei**”), **JO L 243, 9.7.2021, p. 1.**

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(6) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, **în special** sectorul transportului rutier, **care este singurul sector în care se remarcă o creștere a emisiilor de GES față de nivelul din 1990, reprezentând aproape 20% din emisiile de GES, deși la volumuri crescute de transport și care reprezintă mai mult de 70 % din totalul emisiilor UE generate de transporturi.**

Amendamentul 4

**Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Conferința ONU din 2021 privind schimbările climatice desfășurată în Regatul Unit, cunoscută sub denumirea COP26, a adoptat un angajament de a accelera tranziția globală către vehicule cu emisii zero. De asemenea, s-a angajat ca tranziția să fie justă și durabilă, astfel încât nicio regiune sau comunitate să nu fie lăsată în urmă, și a subliniat importanța asigurării unei tranziții juste a forței de muncă și a creării unor condiții de muncă decente și a unor locuri de muncă de calitate.

Amendamentul 5

**Propunere de regulament
Considerentul 7 a (new)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) În conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a}, emisiile

generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ar trebui să fie luate în considerare pentru a se asigura faptul că emisiile sunt reduse în cel mai eficient mod. Având în vedere obiectivele consolidate, este important să se asigure faptul că se procedează în același fel în ceea ce privește o metodologie privind emisiile de CO2 generate pe durata întregului ciclu de viață pentru vehicule. Prin urmare, este necesar ca, până cel târziu la 31 decembrie 2023, Comisia să elaboreze o metodologie armonizată pentru raportarea amprentei de carbon a ciclului de viață al vehiculelor, pentru a obține o imagine de ansamblu a impactului autoturismelor și al vehiculelor utilitare ușoare asupra mediului și pentru a asigura astfel un set cuprinzător de măsuri consolidate menite să atingă obiectivele climatice ale Uniunii în mod consecvent.

^{1a} 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).

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7b) Având în vedere că realizarea obiectivelor prezentului regulament va avea consecințe importante la nivel industrial, social și la nivelul transporturilor, este necesar să se aibă în vedere programe pentru a asigura formarea pentru noi locuri de muncă

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Pentru a obține o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră de cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵, atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050. ***Fără acțiuni ambițioase privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul rutier, ar fi necesare reduceri mai mari ale emisiilor în alte sectoare, inclusiv în sectoarele în care decarbonizarea este mai dificilă.***

²⁵ 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).

Amendamentul

(8) Pentru a obține o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră de cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵, atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050. ***Având în vedere importanța economică și socială a transportului rutier, aceste măsuri vor avea consecințe transsectoriale. Prin urmare, măsurile bine țintite ar trebui să asigure competitivitatea industriei autovehiculelor, menținerea locurilor de muncă și echilibrul de gen, în combinație cu măsuri sociale specifice, pentru a realiza o tranziție acceptată și ordonată în sectorul autovehiculelor.***

²⁵ 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).

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii consumatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că **inovarea** în lanțul valoric al autovehiculelor **poate fi menținută**. În **contextul global**, și lanțul autovehiculelor din UE trebuie să fie un actor principal în tranziția în curs către o mobilitate cu emisii zero. Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ **sunt** neutre din punct de vedere tehnologic în ceea ce privește atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule pe care le stabilesc. **Există și rămân** disponibile diferite tehnologii pentru atingerea obiectivului general al parcului de vehicule cu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care includ, de asemenea, vehicule electrice hibride reîncărcabile și performante, pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție.

Amendamentul

(9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii **nete scăzute și** zero, care să ofere totodată beneficii consumatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că **nivelurile de inovare și de ocupare a forței de muncă** în lanțul valoric al autovehiculelor **pot fi menținute în Europa și că mobilitatea rămâne accesibilă și abordabilă ca preț pentru toți**. **Industria autovehiculelor rămâne unul dintre pilonii economiei Uniunii, contribuind cu 7 % la PIB-ul european, generând 4,6 milioane de locuri de muncă și rămânând în avangarda inovării tehnologice, cu investiții anuale de 60 de miliarde EUR în cercetare și dezvoltare. Industria trebuie să fie sprijinită în tranziția sa ecologică și digitală, producătorii europeni confruntându-se în prezent cu o triplă constrângere: cu reglementări de mediu mai stricte, cu nevoi sporite de investiții în inovare și cu o mai mare concurență internațională. În contextul global, lanțul autovehiculelor din UE trebuie să continue să fie un actor principal în tranziția în curs către o mobilitate cu emisii **nete** zero. Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ **trebuie să fie** neutre din punct de vedere tehnologic în ceea ce privește atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule pe care le stabilesc. **Rămân și trebuie să rămână** disponibile diferite tehnologii pentru atingerea obiectivului general al parcului de vehicule cu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie, **în funcție de emisiile lor generate pe durata întregului ciclu de viață**, și alte vehicule pe bază de hidrogen,**

iar inovațiile tehnologice continuă. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care includ, de asemenea, vehicule electrice hibride reîncărcabile și performante ***care eventual să funcționeze pe bază de biocombustibili avansați sau combustibili sintetici, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, în prezent în curs de revizuire***, pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție. ***Prin urmare, Comisia ar trebui să dezvolte în continuare posibilitatea ca vehiculele cu emisii scăzute să includă o soluție digitală pentru a putea să detecteze zonele cu emisii zero și să inițieze modul de conducere electric.***

^{1a} 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 9

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Pentru a se asigura faptul că toate soluțiile care includ combustibili din surse regenerabile vor contribui la decarbonizarea sectorului transporturilor în prezent și ulterior anului 2035, este necesar să se depășească simpla abordare „de la rezervor la roată” în ceea ce privește măsurarea emisiilor și să se ia în considerare emisiile pe baza unei evaluări de la sursa de combustibil la roată sau a ciclului de viață, imediat ce o metodologie comună va fi adoptată.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ atât pentru autoturismele noi, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să **respecte principiul neutralității tehnologice, transmițând totodată** un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero **și cu emisii scăzute** pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. **De aceea este important ca transportul rutier să nu fie limitat la o singură tehnologie, ci să se încurajeze inovarea și complementaritățile dintre tehnologiile alternative eficiente. În acest sens, ar trebui evaluat și abordat riscul tensiunilor legate de aprovizionare pentru a răspunde cererii din Uniune, în contextul unei presiuni internaționale sporite pentru extracția resurselor necesare pentru fabricarea bateriilor, cu previziuni privind o producție de baterii de 20 de ori mai mare până în 2050. În plus ar trebui luate în considerare securitatea lanțului de aprovizionare cu materiale strategice, impactul asupra rețelelor electrice (în ceea ce privește decarbonizarea, disponibilitatea, performanța și standardizarea) sau asupra instalării infrastructurilor de reîncărcare (dimensiunea rețelei corelată cu autonomia, nevoi ridicate de investiții private și publice).**

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

(10a) Vârsta medie a autoturismelor și a vehiculelor utilitare ușoare a crescut în Europa ca urmare a pandemiei de COVID-19 și a incertitudinii generate de tranziția către tehnologia viitorului, conducând la o creștere a emisiilor de CO₂ și la o creștere treptată a ratei accidentelor, care se dublează în cazul autoturismelor mai vechi. În cadrul celor mai recente teste efectuate pentru Programul european pentru evaluarea vehiculelor noi (Euro NCAP), pentru pasagerii din autoturismele clasificate în categoria de cinci stele, riscul de leziuni fatale și riscul de leziuni grave este cu 68 %, respectiv cu 23 % mai mic decât pentru pasagerii din autoturismele clasificate în categoria de două stele. În acest sens, pentru realizarea obiectivelor climatice pentru anii 2030 și 2050, precum și a obiectivelor Cadrului de politică al Uniunii Europene pentru siguranța rutieră pentru 2021, al cărui obiectiv strategic pe termen lung este apropierea de nivelul zero de decese și de leziuni grave pe drumurile din UE până în 2050 („Viziunea zero”) și al cărui obiectiv pe termen mediu este de a reduce numărul de decese și de leziuni grave cu 50 % până în 2030, va fi necesar să se înlocuiască autoturismele vechi cu unele mai noi și mai avansate din punct de vedere tehnologic Cererea ar trebui stimulată, dacă este necesar, prin scheme de reînnoire care ar putea fi finanțate parțial din bugetul Uniunii și încurajate prin utilizarea de pneuri de înaltă performanță.

Amendamentul 12

**Propunere de regulament
Considerentul 10 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10b) *Utilizarea de pneuri de înaltă performanță ar trebui încurajată în continuare, deoarece acestea reduc consumul de energie și emisiile (inclusiv zgomotul de rulare), menținând în același timp siguranța vehiculelor.*

Amendamentul 13

**Propunere de regulament
Considerentul 10 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10c) *Semnalele clare de reglementare ar trebui să le permită producătorilor să își execute deciziile de investiții. Fără astfel de indicații clare s-ar putea crea riscul ca industria autovehiculelor din UE să își piardă competitivitatea și poziția de lider tehnologic prin nerealizarea de investiții rapide și să piardă din cota deținută pe piața mondială și cea internă.*

Amendamentul 14

**Propunere de regulament
Considerentul 10 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10d) *Consolidarea dialogului social în sectorul autovehiculelor este esențială în procesul de negociere și adoptare a planurilor teritoriale pentru o tranziție justă și a planurilor sociale naționale privind clima la nivel de producător și la nivel regional și sectorial. Este esențial să se asigure transformarea forței de muncă într-o anumită zonă geografică și într-un mod care să reflecte posibilitățile regiunii.*

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO₂ ar trebui însoțite de o strategie europeană care să abordeze provocările generate de extinderea producției de vehicule cu emisii zero și de tehnologii aferente, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților. **După caz**, ar trebui să se ia în considerare acordarea de sprijin financiar la nivelul UE și al statelor membre pentru a atrage investiții private, inclusiv prin intermediul Fondului social european Plus, al Fondului pentru o tranziție justă, al Fondului pentru inovare, al Mecanismului de redresare și reziliență și al altor instrumente ale cadrului financiar multianual și ale instrumentului NextGenerationEU, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat. Normele revizuite privind ajutoarele de stat în domeniul mediului și al energiei vor permite statelor membre să sprijine întreprinderile să își decarbonizeze procesele de producție și să adopte tehnologii mai verzi în contextul noii strategii industriale.

Amendamentul

(11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO₂ ar trebui însoțite de o strategie europeană care să abordeze provocările generate de **particularitățile fiecărui stat membru, inclusiv diferențele în ceea ce privește puterea de cumpărare a cetățenilor**, extinderea producției de vehicule cu emisii zero și de tehnologii aferente, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților. Ar trebui să se ia în considerare acordarea de sprijin financiar la nivelul UE și al statelor membre pentru a atrage investiții private, inclusiv prin intermediul Fondului social european Plus, al Fondului pentru o tranziție justă, al Fondului pentru inovare, al Mecanismului de redresare și reziliență, **al Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, cu o linie bugetară dedicată pentru sectorul autovehiculelor** și al altor instrumente ale cadrului financiar multianual și ale instrumentului NextGenerationEU, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat. Normele revizuite privind ajutoarele de stat în domeniul mediului și al energiei vor permite statelor membre să sprijine întreprinderile să își decarbonizeze procesele de producție și să adopte tehnologii mai verzi în contextul noii strategii industriale.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 12

(12) Noua strategie industrială actualizată²⁶ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, ar trebui dezvoltat un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcurusul ar trebui să acorde o atenție deosebită IMM-urilor din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și să se bazeze, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero ar trebui, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Progresele înregistrate cu privire la acest parcurs de tranziție cuprinzător pentru ecosistemul mobilității ar trebui monitorizate o dată la doi ani, în cadrul unui raport intermediar care urmează să fie prezentat de Comisie, care să analizeze, printre altele, progresele înregistrate în ceea ce privește utilizarea vehiculelor cu emisii zero, evoluția prețurilor acestora, instalarea de combustibili alternativi și instalarea infrastructurii, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, potențialul tehnologiilor inovatoare de a ajunge la o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, competitivitatea internațională, investițiile în lanțul valoric al autovehiculelor, perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și reconversia activităților. Raportul intermediar se va

(12) Noua strategie industrială actualizată²⁶ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, ar trebui dezvoltat un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească, **în deplină transparență și în consultare cu toate părțile interesate**, tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcurusul ar trebui să acorde o atenție deosebită IMM-urilor din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și să se bazeze, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească **sustenabilitatea și** accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero **și cu emisii scăzute** ar trebui, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Progresele înregistrate cu privire la acest parcurs de tranziție cuprinzător pentru ecosistemul mobilității ar trebui monitorizate o dată la doi ani, în cadrul unui raport intermediar care urmează să fie prezentat de Comisie, care să analizeze, printre altele, progresele înregistrate în ceea ce privește utilizarea vehiculelor cu emisii **scăzute și cu emisii** zero, evoluția prețurilor acestora, instalarea de combustibili alternativi și instalarea infrastructurii, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, potențialul tehnologiilor inovatoare de a ajunge la o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, competitivitatea internațională,

baza, de asemenea, pe rapoartele intermediare bienale pe care statele membre le prezintă în temeiul Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi. **Pentru pregătirea raportului intermediar**, Comisia ar trebui să consulte partenerii sociali și **să ia în calcul** rezultatele dialogului social. Inovațiile din lanțul de aprovizionare al autovehiculelor continuă. Dacă sunt dezvoltate în continuare, tehnologiile inovatoare, cum ar fi producția de e-combustibili cu captarea aerului, ar putea oferi perspective pentru o mobilitate neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei la prețuri accesibile. Prin urmare, în cadrul raportului său intermediar, Comisia ar trebui să urmărească progresele înregistrate în ceea ce privește inovarea în acest sector.

investițiile în lanțul valoric al autovehiculelor, perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și reconversia activităților, **în special în regiunile cu forță de muncă în sectorul automobilelor**. Raportul intermediar se va baza, de asemenea, pe rapoartele intermediare bienale pe care statele membre le prezintă în temeiul Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Comisia ar trebui să consulte partenerii sociali și **de mediu în pregătirea raportului privind progresele înregistrate, inclusiv** rezultatele dialogului social și **permițând, printre altele, contabilizarea oțelului verde și a materialelor reciclate, precum și mixul energetic din statul membru respectiv de înmatriculare**. Inovațiile din lanțul de aprovizionare al autovehiculelor continuă. Dacă sunt dezvoltate în continuare, tehnologiile inovatoare, cum ar fi producția **de combustibili avansați și de e-combustibili** cu captarea aerului, ar putea oferi perspective pentru o mobilitate neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei la prețuri accesibile. Prin urmare, în cadrul raportului său intermediar, Comisia ar trebui să urmărească progresele înregistrate în ceea ce privește inovarea în acest sector.

²⁶ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

²⁶ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Aceste obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE **urmează**

PE699.331v02-00

Amendamentul

(13) Aceste obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE **ar trebui**

16/39

AD\1255098RO.docx

să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în **Directiva** 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁷.

completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede **ca parte a revizuirii Directivei** 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁷, **precum și de obiective ambițioase pentru instalarea de puncte de reîncărcare private în clădiri, în conformitate cu Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}. O propunere ambițioasă de regulament privind infrastructura pentru combustibili alternativi ar trebui să prevadă obiective obligatorii pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în cele 27 de state membre. Comisia ar trebui să se asigure că statele membre primesc sprijin financiar pentru o instalare echilibrată și egală a infrastructurii pentru combustibili alternativi pe teritoriile lor pentru a asigura accesul egal, precum și o rețea de transport europeană fără întreruperi și modernă.**

²⁷ 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).

²⁷ 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).

^{1a} **Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).**

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Instalarea unei infrastructuri suficiente de încărcare și de realimentare cu combustibili alternativi este o condiție

prealabilă esențială pentru dezvoltarea pieței vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute și, prin urmare, pentru succesul prezentului regulament. Orice majorare a obiectivelor de reducere a emisiilor din prezentul regulament ar trebui, prin urmare, făcută în paralel cu cea a obiectivelor de implementare stabilite în cadrul revizuirii Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}. În acest sens, este esențial să se mențină și să se consolideze investițiile pentru aplicarea acesteia. Totodată este important să se sublinieze că problema realimentării este legată în mod intrinsec de însăși autonomia vehiculelor, că, pe măsură ce aceasta crește, nevoile de realimentare scad și că, prin urmare, Comisia ar trebui să țină cont de evoluțiile tehnologice, în special de cele legate de autonomia bateriilor, care afectează instalarea infrastructurii.

^{1a} 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).

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

evoluția sectorului, de costurile ridicate de conformitate cu care se confruntă producătorii și de comportamentul publicului, în 2027 ar trebui realizată o revizuire a acestuia.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii *zero*. **În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/631. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru ZLEV ar trebui eliminat începând cu 2030. Înainte de această dată și, prin urmare, pe parcursul acestui deceniu, mecanismul de stimulare pentru ZLEV va continua să sprijine introducerea vehiculelor cu emisii cuprinse între zero și 50 g CO₂/km, inclusiv a vehiculelor electrice pe bază de baterii, a vehiculelor electrice cu pile de combustie care utilizează hidrogen și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile care sunt performante. După această dată, vehiculele electrice hibride reîncărcabile continuă să fie luate în considerare în raport cu obiectivele privind întregul parc pe care trebuie să le îndeplinească producătorii de vehicule.**

Amendamentul

(15) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii *scăzute* și cu emisii *zero*. Mecanismul de stimulare pentru ZLEV va continua să sprijine introducerea vehiculelor cu emisii cuprinse între zero și 50 g CO₂/km.

Amendamentul 21

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18) Pentru a asigura o repartizare echitabilă a efortului de reducere, cele două curbe ale valorilor-limită pentru vehiculele utilitare ușoare mai ușoare și mai grele ar trebui ajustate pentru ca acestea să reflecte obiectivele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂.

eliminat

Amendamentul 22

Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21) Având în vedere obiectivele globale mai ambițioase de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a se evita potențialele efecte de denaturare a pieței, ar trebui să se alinieze cerințele de reducere pentru toți producătorii prezenți pe piața Uniunii, cu excepția celor responsabili de mai puțin de 1 000 de vehicule noi înmatriculate într-un an calendaristic. În consecință, posibilitatea ca producătorii responsabili de un volum de autoturisme cuprins între 1 000 și 10 000 sau de un volum de autovehicule utilitare ușoare cuprins între 1 000 și 22 000 nou înmatriculate într-un an calendaristic să solicite o derogare de la obiectivele lor privind emisiile specifice ar trebui să înceteze începând cu 2030.

eliminat

Amendamentul 23

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Progresele realizate în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 în direcția îndeplinirii obiectivelor de reducere stabilite pentru 2030 și ulterior ar trebui să fie revizuite în **2026**. Pentru această revizuire, ar trebui luate în considerare toate aspectele avute în vedere în raportarea bienală.

Amendamentul

(23) Progresele realizate în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 în direcția îndeplinirii obiectivelor de reducere stabilite pentru 2030 și ulterior ar trebui să fie revizuite în **2027**. Pentru această revizuire, ar trebui luate în considerare toate aspectele avute în vedere în raportarea bienală.

Amendamentul 24

**Propunere de regulament
Considerentul 23 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Revizuirea regulamentelor este o parte importantă a monitorizării progreselor Uniunii către realizarea obiectivelor sale ambițioase în materie de climă, asigurându-se totodată faptul că obiectivele concrete de reducere a emisiilor pot fi atinse printr-o metodologie armonizată pentru raportarea cu privire la ciclul de viață al vehiculelor și ținând seama de consecințele industriale și sociale ale obiectivelor definite.

Amendamentul 25

**Propunere de regulament
Considerentul 24**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24) ***Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/631, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii***

(24) ***Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate venituri alocate unei linii bugetare specifice privind „Sprijinul pentru sectorul autovehiculelor” din cadrul Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, cu obiectivul de a asigura o tranziție justă***

administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare sunt considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631.

către o economie neutră din punct de vedere climatic, îndeosebi prin atenuarea oricărui impact negativ al tranziției din sectorul autovehiculelor asupra ocupării forței de muncă în toate statele membre afectate, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25a) Se ia act de nivelurile scăzute de emisii pe durata ciclului de viață ale biometanului și potențialul său de a furniza reduceri ale emisiilor de CO₂ eficiente din punctul de vedere al costurilor, dar un anumit număr de autoturisme și camionete noi alimentate cu biometan și clar clasificate ar fi excluse de la stabilirea mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate autoturismele și camionetele noi într-o perioadă de tranziție. Deși Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a} nu se aplică autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare cu o masă de referință care depășește 2 610 kg, emisiile acestor vehicule ar trebui măsurate în conformitate cu aceleași proceduri de măsurare ca cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu procedurile de corelare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului^{1b} și al Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului^{1c}. Valorile emisiilor de CO₂ care rezultă ar trebui menționate în certificatul de conformitate al vehiculului pentru a putea fi incluse în sistemul de

monitorizare.

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

^{1b} Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

^{1c} Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 - paragraful 1 - punctul 1 - litera b

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 1 – alineatul 5 a (nou) – litera a

Textul propus de Comisie

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **100** % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.3 din

Amendamentul

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **90** % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.3 din

anexa I;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **100 %** a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.3 din anexa I.

anexa I;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **90 %** a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.3 din anexa I.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

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

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 3 – alineatul 1 – litera m

Textul în vigoare

(m) „vehicul cu emisii zero și cu emisii scăzute” înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor cu emisii **la țeava de evacuare** cuprinse între 0 și 50 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151;

Amendamentul

(ba) litera (m) se înlocuiește cu următorul text:

(m) „vehicul cu emisii zero și cu emisii scăzute” înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor cu emisii cuprinse între 0 și 50 g CO₂/km, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151;

(Regulamentul (UE) 2019/631)

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 - litera bb (nouă)Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 3 – litera na (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) la alineatul (1) se adaugă următoarea literă:

„(na) «vehicul electric hibrid reîncărcabil» (PHEV): un vehicul alimentat deopotrivă de un motor electric cu baterie reîncărcabilă și de un motor cu ardere internă, care pot funcționa împreună sau separat.”

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 4 – alineatul 3

Textul în vigoare

3. În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor specifice de CO₂, se iau în considerare următoarele procentaje ale autoturismelor noi ale respectivului producător înmatriculate pe parcursul anului **în cauză**:

- 95 % în 2020;
- 100 % începând cu 2021.

Amendamentul

(4a) La articolul 4, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

‘3. În scopul stabilirii, pentru fiecare producător, a mediei emisiilor **sale** specifice de CO₂, se iau în considerare următoarele procentaje ale autoturismelor **și ale vehiculelor utilitare ușoare** noi ale respectivului producător înmatriculate pe parcursul anului **relevant**:

- 95 % în 2020;
- 100 % începând cu 2021 **[data menționată la articolul 19]. Producătorul de vehicule pe bază de biometan, cu o producție de maxim 5 % din vehiculele nou-înmatriculate în anul respectiv, beneficiază de derogare până la 31 decembrie 2029.**”

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 b (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 6 – alineatul 2 – litera d

Textul în vigoare

(d) **categoria** de vehicule înregistrate ca M1 sau N1, care face obiectul grupării.

Amendamentul

(4b) La articolul 6 alineatul (2), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) **categoria** de vehicule înregistrate ca M1 sau N1, **sau ambele**, care face obiectul grupării.”;

(Regulamentul (UE) 2019/631)

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera aa (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 7 – alineatul 10

Textul în vigoare

10. **Comisia evaluează**, până cel târziu în 2023, **posibilitatea de a elabora** o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă de date **a emisiilor** de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de **autoturismele** și de **vehiculele ușoare care sunt introduse** pe piața Uniunii. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului **evaluarea** respectivă, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative.

Amendamentul

(aa) alineatul (10) se înlocuiește cu următorul text:

‘10. **Comisia elaborează**, până cel târziu la 31 decembrie 2023, o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă de date **referitoare la emisiile** de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de **consumul de combustibili** și de **energie al vehiculelor de** pe piața Uniunii. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului **metodologia** respectivă, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative.’;

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera ab (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 7 – alineatul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) se adaugă următorul alineat:

„10a. Începând cu 1 ianuarie 2024, producătorii pot transmite, în mod voluntar, date privind emisiile de CO₂ generate pe durata ciclului de viață pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare de pe piața Uniunii, menționate la alineatul (10), autorităților competente menționate la alineatul (6) și statelor membre, care le comunică ulterior Comisiei în conformitate cu

alineatul (2). De la 1 ianuarie 2028, aceste date sunt incluse în informațiile enumerate în partea A din anexele II și III;”

Amendamentul 34

Propunere de regulament

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

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 8 – alineatul 4

Textul în vigoare

4. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare *sunt* considerate venituri la bugetul *general al* Uniunii.

Amendamentul

(5a) la articolul 8, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

*„4. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare **trebuie** considerate venituri **alocate unei linii bugetare specifice privind „Sprijinul pentru sectorul autovehiculelor”** din cadrul Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, cu obiectivul de a asigura o tranziție justă către o economie neutră din punct de vedere climatic, îndeosebi prin atenuarea oricărui impact negativ al tranziției din sectorul autovehiculelor asupra ocupării forței de muncă în toate statele membre afectate, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție. Această linie bugetară specifică din cadrul Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice sprijină obiectivul «Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică» în toate statele membre. Acesta oferă sprijin statelor membre pentru finanțarea măsurilor și a investițiilor menite să răspundă consecințelor economice și sociale ale tranziției, în special în ceea ce privește reconversia și pierderile de locuri de muncă preconizate în sectorul autovehiculelor, inclusiv în întreprinderile mici și mijlocii. Resursele alocate provin de la bugetul Uniunii și din primele pentru emisiile suplimentare,*

definite la articolul 8 din prezentul regulament. Acestea sprijină următoarele activități: recalificarea lucrătorilor, asistența acordată persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă, precum și investițiile în transformarea structurii industriale a Uniunii.”;

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 10 – alineatul 2 – prima teză

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) *la articolul 10 alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următoarea teză:*

eliminat

„Se poate acorda o derogare solicitată în temeiul alineatului (1) de la obiectivele privind emisiile specifice aplicabile până în anul calendaristic 2029 inclusiv.”;

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) *Se introduce următorul articol 11a:*

„Articolul 11a

Utilizarea combustibililor sintetici și alternativi

1. *La cererea unui producător, economiile de CO2 realizate prin utilizarea combustibililor alternativi sintetici și avansați (denumiți în continuare «combustibili alternativi»)*

sunt luate în considerare în conformitate cu alineatele (2) și (3) din prezentul articol.

2. Contribuția economiilor de CO₂ realizate prin utilizarea combustibililor alternativi poate fi luată în considerare pentru emisiile medii specifice de CO₂ ale producătorului, astfel cum se menționează la alineatul (1) din prezentul articol. Economii de CO₂ realizate prin utilizarea combustibililor alternativi pot fi alocate vehiculelor individuale care sunt capabile din punct de vedere tehnic să utilizeze combustibilul alternativ creditat, în conformitate cu Regulamentul (CE) 715/2007.

3. Fiecare stat membru înregistrează pentru fiecare an calendaristic cantitățile de combustibili alternativi introduse pe piață de către un producător sau cantitățile de combustibili alternativi alocate unui producător și furnizează certificarea corespunzătoare a acestor cantități și a reducerilor de emisii de CO₂ rezultate, aplicând în mod corespunzător procedura de certificare și documentare prevăzută în Directiva (UE) 2018/2001.

Statele membre se asigură că creditele sunt emise numai pentru cantități care îndeplinesc cerințele Directivei (UE) 2018/2001 și în cazurile în care se certifică faptul că nu are loc nicio alocare simultană față de obiectivele de reducere prevăzute la articolul 25 alineatul (1) din Directiva (UE) 2018/2001. Creditele trebuie să indice statul membru emitent, perioada lor de valabilitate și cantitatea și tipul de combustibil alternativ pentru care au fost emise. Creditele trebuie să fie tranzacționabile. În vederea reducerii la minimum a riscului de revendicări multiple ale unor cantități unice în Uniune, statele membre și Comisia consolidează cooperarea dintre sistemele naționale, inclusiv, după caz, schimbul de date. În cazul în care o autoritate competentă a unui stat membru

suspectează că s-a comis o fraudă sau depistează o astfel de fraudă, ea informează, după cum se impune, celelalte state membre.

4. Valoarea reducerilor menționate la alineatele (1) și (2) se calculează în conformitate cu anexa I partea C.”

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 1 – punctul 6 b (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 12 – alineatul 3 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) La articolul 12 alineatul (3), se adaugă următorul paragraf:

„În plus, Comisia evaluează, în special, utilizarea datelor privind consumul de combustibil și de energie menționate la alineatul (1) pentru vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV). Utilizând aceste date, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a adapta factorii de utilitate utilizați pentru OVC-HEV, pentru a se asigura că emisiile acestora sunt reprezentative pentru conducerea în condiții reale începând din 2025.”;

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Până la 31 decembrie 2025 și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero. Raportul monitorizează și evaluează în special necesitatea unor posibile măsuri

Până la 31 decembrie 2025 și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero. Raportul *evaluează și stabilește dacă prezentul regulament trebuie modificat,*

suplimentare *menite să faciliteze* tranziția, inclusiv prin mijloace financiare.

pe baza metodologiilor comune. Raportul monitorizează și evaluează în special necesitatea unor posibile măsuri suplimentare, cum ar fi măsuri de sprijinire a cererii de vehicule cu emisii zero, pentru a accelera tranziția, într-un mod favorabil incluziunii sociale, inclusiv prin mijloace financiare, în special în ceea ce privește regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție. În raportare, Comisia evaluează, de asemenea, evoluția sărăciei din perspectiva transporturilor în fiecare stat membru, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) .../... [Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice].

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

În cadrul raportării, Comisia ia în considerare toți factorii care contribuie la un progres eficient din punctul de vedere al costurilor în direcția neutralității climatice până în 2050. Aceasta include introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, progresele înregistrate în ceea ce privește realizarea obiectivelor privind instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei, impactul asupra consumatorilor, progresele înregistrate în cadrul dialogului social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și justă din punct de

Amendamentul

În cadrul raportării, Comisia ia în considerare toți factorii care contribuie la un progres eficient din punctul de vedere al costurilor în direcția neutralității climatice până în 2050. Aceasta include introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, *care să fie analizate nu în baza unei măsurări bazate exclusiv pe emisiile la țeava de evacuare, ci printr-o abordare globală a emisiilor vehiculelor, a combustibilului și a energiei pe baza analizei ciclului de viață, luând în considerare și intensitatea gazelor cu efect de seră în etapele de extracție a mineralelor, producție și sfârșitul ciclului de viață, precum și pragul de grame de CO2 utilizat pentru definirea unui autovehicul cu emisii scăzute și, dacă este necesar, revizuirea sa*, progresele înregistrate în ceea ce privește realizarea obiectivelor privind instalarea

vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero.

infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei, impactul asupra consumatorilor, progresele înregistrate în cadrul dialogului social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și justă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero;

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera a

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 15 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

1. În **2028**, Comisia revizuieste eficacitatea și impactul prezentului regulament, pe baza raportului bienal, și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit de rezultatul revizuirii.

Amendamentul

1. În **2027**, Comisia revizuieste eficacitatea și impactul prezentului regulament, **pe baza metodologiei prevăzute la articolul 7 alineatul (10), pentru a se asigura că emisiile din acest sector sunt în conformitate cu obiectivul Uniunii de neutralitate a emisiilor de dioxid de carbon**, pe baza raportului bienal, și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit de rezultatul revizuirii.

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera aa (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. În raportul menționat la alineatul (1), Comisia analizează, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și a valorilor consumului de combustibil sau energie, determinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007; introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare; instalarea **infrastructurilor** de reîncărcare și **de** realimentare, raportată în temeiul **Directivei 2014/94/UE a** Parlamentului European și **a** Consiliului², inclusiv finanțarea **acestora**; contribuția potențială la reducerea emisiilor a utilizării combustibililor alternativi sintetici și avansați, produși din surse regenerabile de energie; reducerea emisiilor de CO₂ observată efectiv la nivelul parcului auto existent; funcționarea mecanismului de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute; efectele potențiale ale măsurii tranzitorii stabilite în anexa I partea A punctul 6.3; impactul prezentului regulament asupra consumatorilor, în special asupra celor cu venituri mici și medii; precum și aspecte destinate să faciliteze și mai mult o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și la prețuri accesibile în Uniune.

De asemenea, în raportul respectiv, Comisia identifică o cale clară de reducere în continuare a emisiilor de CO₂ la autoturisme și vehiculele utilitare ușoare după 2030, pentru a contribui în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivului pe termen lung al Acordului

(aa) ***alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:***

‘2. În raportul menționat la alineatul (1), Comisia analizează, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și a valorilor consumului de combustibil sau energie, determinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007; introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare; instalarea **infrastructurii** de reîncărcare și realimentare raportată în temeiul **Regulamentului [..../...] al** Parlamentului European și **al** Consiliului **privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi^{1a}**, inclusiv finanțarea **acesteia**; **punerea în aplicare a Directivei 2010/31/UE privind performanța energetică și revizuirea prevăzută a acesteia**; contribuția potențială la reducerea emisiilor a utilizării combustibililor alternativi sintetici și avansați, produși din surse regenerabile de energie; reducerea emisiilor de CO₂ observată efectiv la nivelul parcului auto existent; funcționarea mecanismului de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute; efectele potențiale ale măsurii tranzitorii stabilite în anexa I partea A punctul 6.3; impactul prezentului regulament asupra consumatorilor, în special asupra celor cu venituri mici și medii; precum și aspecte destinate să faciliteze și mai mult o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și la prețuri accesibile în Uniune.

de la Paris.

² 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).

^{1a} COM(2021)0559.';

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Articolul 1 - paragraful 1 - punctul 1 - litera b

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 15 – alineatele 3-5

Textul propus de Comisie

(b) alineatele (2)-(5) se elimină;

Amendamentul

(b) alineatele (3)-(5) se elimină;

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 2 – litera d

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea B

Textul propus de Comisie

(d) punctul 6.2.2. se înlocuiește cu următorul text:

6.2.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034:

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

α este $_{2030,L}$, în cazul în care media masei

eliminat

Amendamentul

de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 și $a_{2030,H}$, în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM_0 ;

unde:

$a_{2030,L}$ este

nul

$a_{2030,H}$ este

nul

media emisiilor₂₀₂₁ este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 2 – litera e

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea B – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) se adaugă punctul 6.2.3, cu următorul conținut:

eliminat

6.2.3. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2035} se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

α este $_{2035,L}$, în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 și $a_{2035,H}$, în cazul în care media masei de încercare a

vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM0;

unde:

a_{2035,L} este

nul

a_{2035,H} este

nul

media emisiilor₂₀₂₁ este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 3 (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea C (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

La anexa 1 se adaugă următoarea parte C (nouă):

„PARTEA C

„Calculul reducerilor emisiilor de CO₂ realizate în urma utilizării combustibililor alternativi în conformitate cu articolul 11a

Totalul general (origine) al creditelor pentru reducerea emisiilor de CO₂ (credit total) în g în anul t în conformitate cu articolul 11a se calculează folosind formula:

$$credit_{total,t} = \sum_k (combustibil_{k,t} \times CO2_{ref} \times CO2_{reducere_k}) + reportare_{t-1}$$

Totalul general (utilizare) al creditelor pentru reducerea emisiilor de CO₂ este, de asemenea, calculat folosind formula:

$$credit_{total,t} = credit_{parc,t} + \sum_j credit_{vehicul,j,t} + reportare_t$$

Valoarea reducerii emisiilor de CO₂ în g creditată în anul t la emisiile medii specifice în conformitate cu articolul 11a alineatul (1) (nivel de reducere parc) se calculează utilizând formula:

$$credit_{total,t} = credit_{parc,t} + \sum_j credit_{vehicul,j,t} + reportare_t$$

Valoarea reducerii emisiilor de CO₂ creditată în anul t unui vehicul individual „j” în conformitate cu articolul 11a alineatul (2) (nivel de reducere vehicul, j, t) se calculează utilizând formula:

$$nivel\ de\ reducere_{vehicul,j,t} = \frac{credit_{vehicul,j,t}}{kilometraj}$$

unde:

$\Sigma_k(\cdot)$	<i>Totalul general al combustibililor alternativi introduși pe piață pentru toate tipurile de combustibil</i>
$\Sigma_j(\cdot)$	<i>Totalul general al reducerilor de CO2 creditate vehiculelor individuale în conformitate cu articolul 11a alineatul (2)</i>
$combustibil_{k,t}$	<i>Cantitatea furnizată drept contribuție sau alocată în MJ dintr-un combustibil alternativ k introdus pe piață în anul t</i>
$CO2_{ref}$	<i>Comparator de emisii de CO2 pentru combustibilii fosili în g/MJ în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001</i>
$CO2reducere_k$	<i>Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru fiecare combustibil alternativ în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001 în comparație cu combustibilii fosili, exprimată în %</i>
$reportare_t$	<i>Credite pentru combustibili alternativi neutilizate și transferate de către un producător în anul t</i>
$credit_{parc,t}$	<i>Credite totale pentru reducerea emisiilor în g CO2 creditate în anul t în conformitate cu articolul 11a alineatul (1)</i>
$credit_{vehicul,j,t}$	<i>Reducerea emisiilor în g CO2 creditată în anul t în conformitate cu articolul 11a alineatul (2)</i>
$kilometraj$	<i>Distanța medie de viață estimată parcursă în km de vehiculul nou înmatriculat al unui producător. Conform valorilor istorice, se poate utiliza distanța de 180 000 km. Acest lucru este în conformitate cu raportul elaborat pentru Comisia Europeană de Ricardo-AEA [Ref.: Ares (2014)2298698], conform căruia kilometrajul mediu pe durata de viață a vehiculului cu motor diesel este de aproximativ 208 000 km, în timp ce în cazul vehiculelor cu motoare pe benzină kilometrajele pe durata de viață fluctuează între 160 000 și 170 000 km. Vehiculele diesel au reprezentat aproximativ 35 % din autoturismele noi în 2018.</i>
$vehicule_t$	<i>Numărul de vehicule înmatriculate de un producător în anul t.”</i>

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii
Referințe	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	ENVI 13.9.2021
Aviz emis de către Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021
Raportoare pentru aviz Data numirii	Karima Delli 28.4.2022
Raportor pentru aviz substituit	Petar Vitanov
Examinare în comisie	25.1.2022
Data adoptării	28.4.2022
Rezultatul votului final	+: 27 –: 14 0: 7
Membri titulari prezenți la votul final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Membri supleanți prezenți la votul final	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	István Ujhelyi

14	-
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Clare Daly, Elena Kountoura
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

7	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Ismail Ertug, Isabel García Muñoz

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri