

Miercuri, 8 iunie 2022

P9\_TA(2022)0234

**Standardele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camionete \*\*\*I**

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 8 iunie 2022 referitoare 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 CO<sub>2</sub> 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)) <sup>(1)</sup>

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(2022/C 493/25)

**Amendamentul 1****Propunere de regulament****Considerentul 1***Textul propus de Comisie*

- (1) Acordul de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), a intrat în vigoare în noiembrie 2016 (denumit în continuare „Acordul de la Paris”). Părțile la acord au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale mult sub 2 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la peste 1,5 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială.

*Amendamentul*

- (1) Acordul de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), a intrat în vigoare în noiembrie 2016 (denumit în continuare „Acordul de la Paris”). Părțile la acord au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale mult sub 2 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la peste 1,5 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială. **Prin adoptarea Pactului climatic de la Glasgow în noiembrie 2021, părțile la acesta au recunoscut că menținerea creșterii temperaturii medii globale la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale ar reduce semnificativ riscurile și efectele schimbărilor climatice și s-au angajat să își consolideze obiectivele pentru 2030 până la sfârșitul anului 2022 pentru a accelera politicile climatice în acest deceniu critic și pentru a reduce decalajul legat de nivelul ambiție al statelor față de obiectivul de 1,5 °C.**

<sup>(1)</sup> Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în temeiul articolului 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A9-0150/2022).

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 2**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 2**

---

*Textul propus de Comisie*

- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019 <sup>(23)</sup>. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID19 asupra sănătății și a bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.

---

<sup>(23)</sup> Comunicarea Comisiei – Pactul verde european, COM(2019)0640 din 11 decembrie 2019.

---

*Amendamentul*

- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019 <sup>(23)</sup>. **Parlamentul European, în rezoluția sa din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul ecologic european, a solicitat tranziția necesară către o societate neutră din punct de vedere climatic până cel târziu în 2050 și, în rezoluția sa din 28 noiembrie 2019 referitoare la urgența climatică și de mediu, a declarat o urgență climatică și de mediu.** Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID19 asupra sănătății și a bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.

---

<sup>(23)</sup> Comunicarea Comisiei – Pactul verde european, COM(2019)0640 din 11 decembrie 2019.

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 3**  
**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 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.

Amendamentul

- (3) **UE urmărește să stabilească**, până în 2050, o nouă strategie de creștere **axată pe** transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, **cu industrii dinamice, care să rămână lideri mondiali pe segmentele lor respective, precum și cu vectori ai inovării la nivel mondial, asigurând, în același timp, locuri de muncă de înaltă calitate în Uniune**. 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 acest sens, cel de al 8-lea Program de acțiune pentru mediu care va dura până în 2030 stabilește obiectivul de a accelera tranziția verde către o economie circulară, neutră din punct de vedere climatic, sustenabilă, netoxică, eficientă în utilizarea resurselor, bazată pe energie din surse regenerabile, rezilientă și competitivă, într-un mod just, echitabil și incluziv, precum și de a proteja, restabili și îmbunătăți starea mediului, sprijinind și valorificând setul de măsuri și inițiative anunțate în cadrul Pactului verde european**. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra anumitor grupuri defavorizate **și vulnerabile**, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu **dizabilități**, membrii **unor** minorități rasiale sau etnice, **precum și persoanele și gospodăriile cu venituri scăzute sau mai mici decât venitul mediu**. În plus, tranziția va afecta în mod diferit regiunile Uniunii, în special regiunile dezavantajate din punct de vedere structural, regiunile periferice și cele ultraperiferice. Prin urmare, trebuie să se asigure că tranziția este echitabilă și favorabilă incluziunii și nu lasă pe nimeni în urmă.

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 4**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 5**

Textul propus de Comisie

(5) În Regulamentul (UE) [...] al Parlamentului European și al Consiliului (24), 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) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a **Regulamentului** (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

Amendamentul

(5) În Regulamentul (UE) **2021/1119** al Parlamentului European și al Consiliului (24), Uniunea a consacrat în legislație obiectivul **de reducere a emisiilor la zero net cel târziu** până în 2050 **și obiectivul de a obține emisii negative ulterior**. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un **obiectiv** intern **intermediar** obligatoriu al Uniunii **în domeniul climei** de reducere **cu cel puțin 55 %, până în 2030**, a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (**și anume, emisiile** după deducerea absorbțiilor) **sub nivelurile din 1990**.

(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).

**Amendamentul 5**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6**

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, inclusiv sectorul transportului rutier. **Sectorul transporturilor este singurul sector în care emisiile au crescut din 1990. Acesta include transportul rutier cu vehicule utilitare ușoare și grele, care împreună reprezintă peste 70 % din totalul emisiilor generate de transporturi.**

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) **Este esențial ca mobilitatea individuală să rămână accesibilă și abordabilă pentru toți, în special pentru navetiștii fără acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate.**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 7**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6 b (nou)**

---

*Textul propus de Comisie*

---

*Amendamentul*

- (6b) **În cadrul Conferinței ONU privind schimbările climatice din 2021 de la Glasgow, Regatul Unit, cunoscută sub numele de COP26, a fost adoptat un angajament de accelerare a tranziției globale către vehicule cu emisii zero. De asemenea, părțile s-au 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 8**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

---

*Textul propus de Comisie*

---

*Amendamentul*

- (7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt necesare ca parte a unui cadru coerent și consecvent care este indispensabil pentru realizarea obiectivului general al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră.

- (7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt necesare ca parte a unui cadru coerent și consecvent care este indispensabil pentru realizarea obiectivului general al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră, **precum și de reducere a dependenței Uniunii de importul de combustibili fosili, inclusiv de importurile de petrol care, doar în 2018, erau în valoare de 227,5 miliarde EUR, acesta continuând să fie sursa principală de energie consumată de către autoturisme și camioane (94 %). În demersul de eliminare treptată a consumului de petrol, este esențial să nu se treacă de la o dependență la alta. Pentru a garanta viabilitatea industriei europene de producție în viitor și a consolida autonomia strategică a Uniunii, este esențială colaborarea Comisiei cu statele membre și cu părțile interesate din industrie pentru a asigura lanțul de aprovizionare în ceea ce privește materialele strategice și pământurile rare necesare pentru tehnologiile cu emisii scăzute de dioxid de carbon sau fără emisii.**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 9**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

---

*Amendamentul*

---

- (7a) *Deși revizuirea prezentului regulament face parte din acțiunile care vizează realizarea obiectivelor de mediu, și anume decarbonizarea transportului rutier pentru a combate schimbările climatice, aceasta ar trebui să țină seama și de consecințele industriale și sociale semnificative ale procesului, pentru a garanta ocuparea forței de muncă și o mobilitate accesibilă tuturor.*

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 10**  
**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 Consiliului <sup>(25)</sup>, 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.

<sup>(25)</sup> Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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 **și pentru a prevedea o traiectorie clară de atingere a acestui obiectiv și a contribui la reducerile necesare ale emisiilor înainte de 2030**, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(25)</sup>, 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. **Pentru ca obiectivul respectiv să fie îndeplinit, va fi necesar să se reducă emisiile din sectorul transporturilor cu aproximativ 90 %, conform scenariului cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor, întrucât emisiile de gaze cu efect de seră cresc doar în sectorul transporturilor. În paralel, este deosebit de important ca actele legislative complementare ale Uniunii, cum ar fi Directiva (UE) 2018/2001 <sup>(25a)</sup>, să asigure o introducere rapidă a energiei din surse regenerabile, astfel încât parcul de autoturisme din Uniune să fie alimentat cu energie electrică suplimentară din surse regenerabile.** 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. **Prin urmare, tranziția digitală și tranziția verde ar trebui să trateze și importanța dimensiunii sociale pentru a asigura o mobilitate accesibilă tuturor, inclusiv impactul impozitării energiei asupra accesibilității din punct de vedere financiar, precum și efectul direct și indirect al prețurilor mai mari la energie asupra transportului în diferite regiuni ale Uniunii și consecințele industriale pentru a asigura ocuparea forței de muncă și competitivitatea industriei.**

<sup>(25)</sup> Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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).

<sup>(25a)</sup> **Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (reformare)** (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 11**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 8 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (8a) *Studiile recente sugerează că vehiculele electrice cu baterii sunt deja competitive față de vehiculele convenționale din mai multe segmente de autoturisme atunci când se ia în considerare costul total al deținerii acestora. Standardele mai stricte privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare vor accelera reducerea costului total al deținerii vehiculelor electrice cu baterii, făcându-le mai atractive pentru toate grupurile de consumatori din întreaga Uniune decât vehiculele echipate cu motoare cu ardere. Standardele mai ambițioase privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare pentru perioada 2025-2030 vor accelera și decarbonizarea pieței second-hand în toate segmentele de autoturisme, cu beneficii mai mari pentru consumatorii cu venituri mici și mijlocii.*

**Amendamentul 12**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 9**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 reincărcabile și performante, pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție.
- (9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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, **consolidând securitatea și eficiența energetică, precum** și economiile de energie **asociate** 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 CO<sub>2</sub> 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, **în timp ce** inovațiile tehnologice continuă. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care includ, de asemenea, vehicule electrice hibride reincărcabile și performante, **atât timp cât sunt garantate date exacte și complete privind performanța acestor tipuri de vehicule în materie de emisii**, pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție.



Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 14**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (10a) *Inovarea tehnologică este o condiție prealabilă pentru decarbonizarea mobilității în Uniune și, prin urmare, ar trebui sprijinită. În contextul creșterii concurenței internaționale, Uniunea și statele membre ar trebui să își continue eforturile pentru a explora și dezvolta inițiative care să promoveze sinergiile în sector, cum ar fi Alianța europeană pentru baterii, și să sprijine investițiile publice și private în cercetarea și inovarea în domeniul autovehiculelor la nivel european. Obiectivul ar trebui să fie menținerea poziției de lider tehnologic a Europei în acest sector, dezvoltarea excelenței industriale în domeniul tehnologiilor viitorului în Uniune și asigurarea sustenabilității și competitivității pe termen lung a bazei sale industriale.*

**Amendamentul 15**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (10b) *Anumite state membre au declarat planuri de accelerare a introducerii vehiculelor cu emisii zero prin stabilirea unei date de eliminare treptată pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi care emit CO<sub>2</sub> introduse pe piață pe teritoriile lor înainte de data stabilită la nivelul Uniunii. Comisia ar trebui să identifice opțiuni pentru a facilita tranziția statelor membre către vehicule ușoare cu emisii zero, în conformitate cu aceste planuri.*

**Amendamentul 16**  
**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. În lipsa unor astfel de semnale clare s-ar putea crea riscul ca industria autovehiculelor din Uniune să își piardă competitivitatea și poziția de lider tehnologic din cauză că nu realizează investiții rapide, precum și să piardă din cota deținută pe piața mondială și cea internă.*

Miercuri, 8 iunie 2022

## Amendamentul 17

## 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 18

## Propunere de regulament

## Considerentul 11

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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.

- (11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO<sub>2</sub> ar trebui însoțite de o strategie europeană care să abordeze provocările generate de extinderea producției de vehicule cu emisii zero și de tehnologii aferente, **ținând seama de caracteristicile fiecărui stat membru**, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților, **menținând în același timp nivelurile de ocupare a forței de muncă în sectorul autovehiculelor în Uniune. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra microîntreprinderilor și IMM-urilor de-a lungul lanțului de aprovizionare.** După caz, ar trebui să se **acorde** 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 **Fondului european de dezvoltare regională, al Fondului de coeziune, 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. **În plus, ar fi nevoie, de asemenea, de un flux de finanțare specific la nivelul Uniunii pentru tranziția din sectorul autovehiculelor, pentru a aborda în special orice impact negativ asupra ocupării forței de muncă.** 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.

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 19**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 12**

## Textul propus de Comisie

- (12) Noua strategie industrială actualizată <sup>(26)</sup> 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. Parcursul 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 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.

## Amendamentul

- (12) Noua strategie industrială actualizată <sup>(26)</sup> 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, **în deplină transparență și în consultare cu toate părțile interesate, inclusiv prin luarea în considerare a instituirii unui forum specific pentru dialogul social în sectorul autovehiculelor**. Parcursul ar trebui să acorde o atenție deosebită IMM-urilor, **inclusiv microîntreprinderilor** din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și să se bazeze, de asemenea, pe **recomandarea Consiliului privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică, precum și 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 și **durabilitatea** vehiculelor cu emisii zero ar trebui, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. **Ar trebui discutat, de asemenea, rolul pe care achizițiile publice îl pot juca în cadrul parcursului și, în acest sens, Comisia ar trebui să aibă în vedere o revizuire a Directivei (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(26a)</sup> pentru a asigura alinierea acestora la obiectivele Regulamentului (UE) 2019/631**. Progresele înregistrate cu privire la acest parcurs de tranziție cuprinzător pentru ecosistemul mobilității ar trebui monitorizate **în fiecare an**, 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 și **consumul de energie al acestora, impactul asupra consumatorilor**, dezvoltarea de combustibili alternativi și instalarea infrastructurii, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, **creșterea ponderii energiei din surse regenerabile, astfel cum prevede Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(26b)</sup>**, potențialul tehnologiilor inovatoare de a ajunge la o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, competitivitatea internațională, investițiile în lanțul

<sup>(26)</sup> Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021)0350 din 5 mai 2021.

Miercuri, 8 iunie 2022

Textul propus de Comisie

Amendamentul

valoric al autovehiculelor, perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și reconversia activităților, **în special în regiunile cu un procent ridicat de locuri de muncă legate de lanțul valoric din sectorul autovehiculelor, precum și emisiile legate de vârsta vehiculelor utilitare ușoare, având în vedere totodată acțiuni care vizează eliminarea treptată sincronizată, echitabilă din punct de vedere ecologic a vehiculelor mai vechi.** Raportul intermediar se va baza, de asemenea, pe rapoartele intermediare 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. **Comisia ar trebui, de asemenea, să se consulte cu o gamă largă de experți independenți, părți interesate și administrații naționale și regionale, pentru a asigura o bază de cunoștințe cuprinzătoare.** 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 și **vehiculele alimentate cu hidrogen, cu tehnologie de stocare a hidrogenului la bord,** 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.

<sup>(26)</sup> Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021)0350 din 5 mai 2021.

<sup>(26a)</sup> **Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 188, 12.7.2019, p. 116).**

<sup>(26b)</sup> **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).**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 20**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 12 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (12a) *Deși prezentul regulament se aplică numai autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare noi, este important ca acesta să fie inclus într-un plan de acțiune mai cuprinzător al Uniunii pentru decarbonizarea parcului de vehicule existent, cu scopul de a proteja mediul și sănătatea cetățenilor din toate statele membre. Parcul de vehicule actual va continua încă mult timp să fie un factor care contribuie la performanța scăzută de mediu, din cauza ritmului lent al reînnoirii sale. În plus, piața existentă a vehiculelor poluante de ocazie din Europa Centrală și de Est creează riscul de a transfera poluarea către regiunile mai puțin dezvoltate economic din Uniune. Atingerea obiectivelor climatice ambițioase în 2050 ar trebui corelată cu dreptul tuturor cetățenilor Uniunii la un aer mai curat. Pentru a accelera reducerea emisiilor provenite de la parcul auto existent, este extrem de important ca Comisia să propună rapid măsuri legislative menite să creeze un cadru favorabil pentru modernizare și să promoveze utilizarea tehnologiilor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> disponibile în prezent, cum ar fi combustibilii cu emisii scăzute de dioxid de carbon sau dispozitive de iluminat care consumă mai puțină energie, să accelereze transferul modal de mărfuri și pasageri, să încurajeze obiceiurile de transport mai ecologice, cum ar fi utilizarea în comun a autoturismelor, mobilitatea ușoară și transportul public în orașe, precum și să soluționeze riscul eventual de relocare a emisiilor de dioxid de carbon din sectorul auto în cadrul Uniunii.*

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 21**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 12 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12b) Pentru a asigura alinierea la noul obiectiv al Uniunii în materie de climă pentru 2030, precum și la standardele consolidate privind emisiile de CO<sub>2</sub>, ar trebui prezentată o actualizare a Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(26a)</sup>, care să includă posibilitatea de a extinde domeniul de aplicare al acesteia la vehiculele deținute sau închiriate de o întreprindere privată cu o anumită dimensiune a parcului auto, în scopul promovării unei cereri tot mai mari de vehicule cu emisii zero. Având în vedere că vehiculele din parcurile auto ale întreprinderilor intră mai repede pe piața privată, aceasta ar permite crearea mai rapidă a unei piețe pentru vehicule de ocazie cu emisii zero, ceea ce va fi deosebit de important pentru regiunile în care tranziția se va dovedi mai dificilă, și ar contribui la o paritate mai rapidă a prețurilor cu cele ale vehiculelor convenționale în întreaga Uniune.

<sup>(26a)</sup> Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 22**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

- (13) Aceste obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE **urmează** 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 Consiliului <sup>(27)</sup>.

<sup>(27)</sup> 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*

- (13) Aceste obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE **ar trebui** să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, **crucială pentru a atinge obiectivele consolidate. Din acest motiv, având în vedere punerea în aplicare deficitară și lentă a Directivei** 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(27)</sup>, **obiectivele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar trebui să fie însoțite de un regulament ambițios privind infrastructura pentru combustibili alternativi, care să prevadă obiective obligatorii ambițioase pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în cele 27 de state membre. Obiectivele respective ar trebui să fie completate de obiective ambițioase pentru instalarea de puncte de încărcare private în clădiri, prevăzute în Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(27a)</sup>. În acest context, este esențial să se mențină și să se consolideze investițiile pentru implementarea acestei infrastructuri.**

<sup>(27)</sup> 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).

<sup>(27a)</sup> **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 23**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 13 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

- (13a) **Întrucât la nivel mondial există peste un miliard de vehicule pe bază de combustibili fosili, responsabile pentru mai mult de 30 % din emisiile de CO<sub>2</sub> la nivel global, conversia vehiculelor termice în vehicule electrice reprezintă o soluție complementară la oferta producătorilor tradiționali, care permite accelerarea tranziției ecologice, care se bazează în același timp pe economia circulară.**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 24**  
**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 într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, **care să le sprijine competitivitatea și să pregătească terenul pentru noi inovații, ținând seama de faptul că trebuie să se stabilească o traiectorie clară pentru introducerea acestor vehicule, asigurând contribuția sectorului de transporturi rutiere la obiectivul climatic al UE pentru 2030.**

**Amendamentul 25**  
**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 CO<sub>2</sub>/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, 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. 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.



Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 26****Propunere de regulament****Considerentul 15 a (nou)**

---

*Textul propus de Comisie*

---

*Amendamentul*

- (15a) *În temeiul Regulamentului (UE) 2019/631, reducerile de emisii obținute prin inovații care nu sunt luate în considerare în cadrul încercării de omologare de tip sunt contabilizate în prezent prin credite pentru ecoinovare, care pot fi luate în calcul în ceea ce privește atingerea obiectivului de reducere a emisiilor al producătorului. Reducerea emisiilor care poate fi solicitată este limitată în prezent la 7 g/km per producător. Acest plafon ar trebui ajustat în sens descrescător, în conformitate cu obiectivele mai stricte, pentru a se asigura că acest sistem rămâne limitat la inovații reale și nu stimulează obiective mai puțin ambițioase în ceea ce privește vânzarea de vehicule cu emisii zero.*

**Amendamentul 27****Propunere de regulament****Considerentul 15 b (nou)**

---

*Textul propus de Comisie*

---

*Amendamentul*

- (15b) *Sprijinirea inovării tehnologice și sociale este un element important pentru a încuraja o tranziție mai rapidă către o mobilitate cu emisii zero. Sunt deja disponibile fonduri importante pentru inovare în ecosistemul mobilității prin diferite instrumente de finanțare ale Uniunii, în special Orizont Europa, InvestEU, Fondul de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul pentru inovare și Mecanismul de redresare și reziliență. Deși se așteaptă ca obiectivele ambițioase de reducere anuală a emisiilor de CO<sub>2</sub> să stimuleze inovarea în lanțul de aprovizionare al sectorului autovehiculelor, obiectivul principal al prezentului regulament este de a obține o reducere reală, eficientă și verificabilă a emisiilor de CO<sub>2</sub>.*

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 28**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 16 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16a) *Obiectivele stabilite în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 sunt realizate parțial prin vânzările de vehicule electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV). Emisiile vehiculelor respective sunt contabilizate în prezent prin utilizarea unui factor de utilitate stabilit prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei <sup>(1a)</sup>, care reprezintă ponderea distanței parcurse cu folosirea bateriei față de distanța parcursă cu folosirea motorului cu ardere internă. Totuși, acest factor de utilitate nu se bazează pe date reprezentative în condiții reale de conducere, ci pe o estimare. Începând cu 1 ianuarie 2021, Comisia colectează date privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere prin intermediul contoarelor de consum de combustibil instalate la bordul autoturismelor, în conformitate cu articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/631. Factorul de utilitate pentru OVC-HEV ar trebui revizuit fără întârziere utilizând datele respective pentru a se asigura că acesta reflectă emisiile generate în condiții reale de conducere. Factorul de utilitate actualizat ar trebui să se aplice cel târziu începând cu 2025 și ar trebui să fie revizuit pentru a se asigura că rămâne reprezentativ pentru emisiile reale.*

<sup>(1a)</sup> *Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).*

**Amendamentul 30**  
**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 CO<sub>2</sub>.*

eliminat

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 121**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 21**

*Textul propus de Comisie*

- (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**.

*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 **2036**.

**Amendamentul 31**  
**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 **anuală**.

Miercuri, 8 iunie 2022

## Amendamentul 32

## Propunere de regulament

## Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (23a) Este important să se evalueze emisiile generate de-a lungul întregului ciclu de viață al vehiculelor utilitare ușoare la nivelul Uniunii. În acest scop, Comisia ar trebui, cel târziu până la 31 decembrie 2023, să elaboreze o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pe durata întregului ciclu de viață ale vehiculelor utilitare ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii, pentru a obține o imagine de ansamblu a impactului lor asupra mediului. Comisia ar trebui să adopte măsuri de monitorizare, inclusiv, după caz, propuneri legislative pentru a sprijini progresele Uniunii în direcția ambițiilor sale în materie de climă. În plus, este important să se elaboreze o metodologie de evaluare a performanței de mediu globale a vehiculelor, calculată nu numai în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub>, ci și ținând seama de amprenta globală de mediu.

## Amendamentul 33

## 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 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.**
- (24) **Alocarea veniturilor** din primele pentru emisiile suplimentare **ar trebui să fie destinată sprijinirii tranziției echitabile către o economie neutră din punct de vedere climatic și, în special, atenuării oricărui impact negativ asupra ocupării forței de muncă al tranziției în sectorul autovehiculelor. Comisia ar trebui să prezinte, după caz, o propunere de instituire a unui astfel de instrument de finanțare. În acest demers, ar trebui să se acorde atenție în special regiunilor și comunităților afectate, care ar putea fi mai vulnerabile din cauza prezenței unei industrii intensive a autovehiculelor sau din cauza caracteristicilor lor specifice care fac mai dificilă tranziția către transportul rutier cu emisii zero, cum ar fi regiunile ultraperiferice.**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 74****Propunere de regulament****Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera – a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 1 – alineatul 4 – litera a

Textul în vigoare

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 15 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.1 din anexa I;

**(- a) la alineatul (4), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:**

„(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 15 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.1 din anexa I **astfel cum a fost stabilit în Regulamentul (UE) 2019/631 în ceea ce privește ciclurile de producție;**”

**Amendamentul 35****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera -a a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 1 – alineatul 4 – litera b

Textul în vigoare

Amendamentul

(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 15 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I.

**(-aa) la alineatul (4), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:**

„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 15 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I, **astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2019/631.**”

**Amendamentul 36****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera c**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 1 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) **la alineatul (6), cuvintele „De la 1 ianuarie 2025,” se înlocuiesc cu „De la 1 ianuarie 2025 la 31 decembrie 2029,”;**

(c) **alineatul (6) se elimină;**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 37****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 3 – alineatul 1 – litera a a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(aa) se introduce următorul punct:**

„(aa) «vehicul electric hibrid reîncărcabil» (PHEV) înseamnă un vehicul alimentat cu o combinație între un motor electric cu o baterie reîncărcabilă și un motor cu ardere internă, care pot funcționa împreună sau separat;”

**Amendamentul 38****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 3 – alineatul 1 – litera b a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(ba) se introduce următorul punct:**

„(ba) vehicul corporativ” înseamnă un vehicul deținut sau închiriat de o societate privată, astfel cum este definită în Regulamentul (CE) nr. 2157/2001 <sup>(1a)</sup> al Consiliului și utilizat în scopuri comerciale;

<sup>(1a)</sup> Regulamentul (CE) nr. 2157/2001 al Consiliului din 8 octombrie 2001 privind statutul societății europene (SE) (JO L 294, 10.11.2001, p. 1).

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 41****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera a a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 7 – alineatul 10

Textul în vigoare

Amendamentul

**(aa) Alineatul (10) se înlocuiește cu următorul text:**

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 CO<sub>2</sub> 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.

„10. Comisia **publică**, până cel târziu în 2023, **un raport în care prezintă** o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă de date a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturismele și de vehiculele ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii, **inclusiv o metodologie pentru evaluarea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate pe durata întregului ciclu de viață de consumul de combustibili și de energie al acestor vehicule**. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului **raportul respectiv**, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative.”

**Amendamentul 42****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera a b (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 7 – alineatul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(ab) Se introduce următorul alineat (10a):**

„10a. Începând cu 1 ianuarie 2024, producătorii pot transmite, în mod voluntar, date privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate pe durata ciclului de viață pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare de pe piața Uniunii menționate la alineatul (10) din prezentul articol autorităților competente menționate la alineatul (6) din prezentul articol și statelor membre, care le comunică ulterior Comisiei în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol. Începând cu 1 ianuarie 2028, datele respective sunt incluse în informațiile enumerate în partea A din anexele II și III;”

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 43****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 8 – alineatul 4

Textul în vigoare

Amendamentul

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

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

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

*Până la 31 decembrie 2023, Comisia prezintă un raport în care expune în detaliu necesitatea unei finanțări specifice pentru a asigura o tranziție echitabilă în sectorul autovehiculelor, cu obiectivul de a atenua impactul negativ asupra ocupării forței de muncă și alte efecte economice în toate statele membre afectate, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție. Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de instituire a unui instrument de finanțare al Uniunii care să răspundă necesității respective și, în special, să coordoneze și să finanțeze măsuri preventive și reactive pentru a face față restructurării la nivel local și regional și pentru a finanța formarea, recalificarea și perfecționarea lucrătorilor din sectorul autovehiculelor, inclusiv a producătorilor de automobile, a furnizorilor de componente ale acestora și a serviciilor auxiliare de întreținere și reparare, în special în întreprinderile mici și mijlocii.*

*Instrumentul de finanțare poate lua forma unui instrument de finanțare specific sau poate face parte din Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice sau din Fondul pentru o tranziție justă revizuit. Orice venituri din primele pentru emisiile suplimentare se alocă în acest scop.*

**Amendamentul 122****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 10 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

„Se poate acorda o derogare solicitată în temeiul alineatului (1) de la obiectivele privind emisiile specifice aplicabile până în anul calendaristic 2035 inclusiv.”;



Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 44****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 10 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul în vigoare

4. Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în Uniune, poate prezenta o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 și 6.3 din anexa I.

Amendamentul

**(6a) La articolul 10, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:**

**„4.** Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în Uniune, poate prezenta o cerere de derogare, **pentru anii până în 2028 inclusiv**, de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 și 6.3 din anexa I.”

**Amendamentul 45****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 b (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 11 – alineatul 1

Textul în vigoare

1. La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> realizate prin utilizarea tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile.

Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui producător poate fi de cel mult 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Amendamentul

**(6b) La articolul 11, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:**

1. La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> realizate prin utilizarea tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile.

Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui producător poate fi de cel mult 7 g CO<sub>2</sub>/km **până în 2024;**

— 5 g CO<sub>2</sub>/km începând din 2025;

— 4 g CO<sub>2</sub>/km începând din 2027;

— 2 g CO<sub>2</sub>/km începând din 2030 până în 2034 inclusiv.

Miercuri, 8 iunie 2022

Textul în vigoare

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin ajustarea plafonului menționat la al treilea paragraf din prezentul alineat, cu efect din 2025, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice, asigurând, în același timp, o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorilor.

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin ajustarea **în sens descrescător a** plafonului menționat la al treilea paragraf din prezentul alineat, cu efect din 2025, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice, asigurând, în același timp, o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorilor.

#### Amendamentul 46

##### Propunere de regulament

##### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 c (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6c) **Se introduce următorul articol:**

##### „Articolul 11a

##### Proiectarea ecologică

Pentru a se asigura că tranziția către o mobilitate cu emisii zero contribuie pe deplin la obiectivele Uniunii privind eficiența energetică și economia circulară, până la 31 decembrie 2023, Comisia prezintă propuneri, după caz, privind stabilirea unor cerințe minime de proiectare ecologică pentru toate autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi, inclusiv a unor cerințe în materie de eficiență energetică, durabilitate și potențialul de reparare pentru componentele esențiale, cum ar fi farurile, componentele electronice și bateriile, precum și a unor cerințe minime pentru recuperarea metalelor, a materialelor plastice și a materiilor prime critice, ținând seama de principiile aplicate altor produse cu impact energetic în temeiul Directivei 2009/125/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1a)</sup>.

<sup>(1a)</sup> Directiva 2009/125/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 octombrie 2009 de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic (JO L 285, 31.10.2009, p. 10).”

Miercuri, 8 iunie 2022

## Amendamentul 47

## Propunere de regulament

## Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 d (nou)

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 12 – alineatul 3

Textul în vigoare

Amendamentul

3. Pentru a preveni creșterea decalajului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere, Comisia evaluează, până la 1 iunie 2023, modul în care pot fi utilizate datele privind consumul de combustibil și consumul de energie, pentru a se asigura că valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil sau energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 rămân reprezentative pentru emisiile generate în condiții reale de conducere în timp pentru fiecare producător.

Comisia monitorizează și raportează anual modul în care decalajul menționat la primul paragraf evoluează **în perioada 2021-2026 și, în vederea prevenirii unei creșteri a decalajului respectiv, evaluează, în 2027, fezabilitatea unui mecanism de ajustare a mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorului începând cu 2030 și, dacă este cazul, prezintă o propunere legislativă pentru a institui un astfel de mecanism.**

**(6d) La articolul 12, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:**

3. Pentru a preveni creșterea decalajului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere, Comisia evaluează, până la 1 iunie 2023, modul în care pot fi utilizate datele privind consumul de combustibil și consumul de energie **în condiții reale de conducere, colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei <sup>(1a)</sup>**, pentru a se asigura că valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil sau energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 rămân reprezentative pentru emisiile generate în condiții reale de conducere în timp pentru fiecare producător.

Comisia monitorizează și raportează anual modul în care decalajul menționat la primul paragraf evoluează **începând din 2021 și, după caz, de îndată ce sunt disponibile suficiente date, înainte de 31 decembrie 2026, prezintă o propunere legislativă în vederea eliminării acestui decalaj prin ajustarea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorului, utilizând datele în condiții reale colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei.**

**În plus, Comisia evaluează, în special, utilizarea datelor privind consumul de combustibil și de energie menționate la alineatul (1) din prezentul articol 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 în scopul de a se asigura că emisiile acestora sunt reprezentative pentru conducerea în condiții reale începând cu 2025.**

<sup>(1a)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei din 4 martie 2021 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010, (UE) nr. 293/2012, (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 ale Comisiei (JO L 77, 5.3.2021, p. 8).

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 48****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 e (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 12 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(6e) La articolul 12, se adaugă următorul alineat:**

**„4a. Până la 31 decembrie 2023, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul Regulament prin stabilirea unei metodologii pentru măsurarea și compararea eficienței vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pe baza cantității de energie electrică necesară pentru a parcurge 100 de kilometri. Metodologia respectivă ia în considerare în special implicațiile energiei electrice utilizate asupra cantității de resurse necesare pentru bateriile cu stocare internă a energiei ale acestor vehicule.**

**Până cel târziu la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă de stabilire a pragurilor minime de eficiență energetică pentru autoturismele și pentru vehiculele utilitare ușoare noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.”**

**Amendamentul 50****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14 a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 14a

Articolul 14a

Raportul intermediar

Raportul intermediar

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

Până la 31 decembrie 2025 și, ulterior, **în** fiecare **an**, 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 suplimentare menite să faciliteze **o tranziție justă**, inclusiv prin mijloace financiare.

Miercuri, 8 iunie 2022

## 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 vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero;

## 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:

- (a) **progresele înregistrate în ceea ce privește** introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, **precum și în ceea ce privește accesibilitatea și eficiența lor energetică;**
- (b) **impactul asupra consumatorilor, în special asupra celor cu venituri mici și medii, și ritmul de adoptare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în aceste segmente de consumatori, precum și disponibilitatea și domeniul de aplicare al măsurilor la nivelul Uniunii, al statelor membre și la nivel local pentru a sprijini această adoptare;**
- (c) **piața vehiculelor de ocazie;**
- (d) progresele înregistrate în ceea ce privește **instalarea suficientă a infrastructurii publice și private** de reîncărcare și de realimentare, **inclusiv progresele înregistrate în ceea ce privește realizarea obiectivelor prevăzute** în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi și în **Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului** <sup>(1a)</sup>, **dar fără a se limita la acestea;**
- (e) **progresele înregistrate în ceea ce privește creșterea cantității de energie din surse regenerabile în Uniune, în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001;**
- (f) contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili, **inclusiv a combustibililor sintetici**, la realizarea **neutralității climatice în sectorul transporturilor;**
- (g) **emisiile generate pe durata ciclului de viață de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi introduse pe piață, utilizând metodologia adoptată în conformitate cu articolul 7 alineatul (10);**

Miercuri, 8 iunie 2022

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (h) 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, **luând în considerare ocuparea forței de muncă și competitivitatea**, către o mobilitate rutieră cu emisii zero;
- (i) **impactul asupra ocupării forței de muncă, care urmează să fie evaluat prin cartografierea detaliată a dezvoltării locurilor de muncă în industria autovehiculelor și a efectului asupra regiunilor în care sunt situate aceste industrii, precum și măsuri, inclusiv măsuri financiare, la nivelul Uniunii, al statelor membre sau la nivel local pentru a atenua impactul socioeconomic în aceste regiuni, inclusiv programe de perfecționare și de recalificare;**
- (k) **contribuția potențială a măsurilor suplimentare la nivel național și la nivelul Uniunii menite să reducă vârsta medie și, prin urmare, emisiile parcului de vehicule ușoare, cum ar fi măsurile de sprijinire a eliminării treptate a vehiculelor mai vechi într-un mod echitabil din punct de vedere social și rațional din punct de vedere ecologic;**
- <sup>(1a)</sup> **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 51

## Propunere de regulament

## Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14 a – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**În conformitate cu Recomandarea (UE)../... a Consiliului [Recomandarea Consiliului privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică], statele membre sunt invitate să elaboreze planuri teritoriale pentru o tranziție justă destinate industriei lor auto, în dialog strâns cu partenerii sociali, cu scopul de a orienta schimbările structurale într-un mod acceptabil din punct de vedere social și de a evita perturbările sociale.**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 80****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14a a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(9a) Se introduce următorul articol:****„Articolul 14aa****Măsuri suplimentare de sprijinire a cererii de autoturisme și vehicule utilitare ușoare cu emisii zero pe piața Uniunii****Până la 28 februarie 2023, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă de creștere a ponderii vehiculelor cu emisii zero în parcurile publice și corporative de vehicule ușoare. Propunerile includ mandate obligatorii de emisii zero pentru proprietarii și operatorii de parcuri de vehicule corporative și publice, ținând seama de disparitățile regionale.”****Amendamentul 53****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(9a) Se introduce următorul articol 14b:****„Articolul 14b****În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Directiva (UE) .../... [Directiva reformată privind eficiența energetică], statele membre țin seama de principiul «eficiența energetică înainte de toate» în deciziile de politică, de planificare și de investiții legate de implementarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi, inclusiv în ceea ce privește eficiența energetică «între extracție și ardere» a diferitelor tehnologii cu emisii zero.”**

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 54****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 b (nou)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 14 ab (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(9b) Se introduce următorul articol 14ab:****„Articolul 14ab****Măsuri suplimentare de sprijinire a tranziției către autoturisme și vehicule utilitare ușoare cu emisii zero pe piața Uniunii****Până la ... [șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 17 pentru a armoniza normele de omologare de tip pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă transformate în vehicule electrice cu baterie sau cu pilă de combustie, cu scopul de a permite omologarea în serie. Comisia evaluează și introducerea unei norme pentru calcularea CO<sub>2</sub> echivalent al vehiculelor cu motor cu ardere transformate în vehicule electrice cu baterie sau cu pilă de combustie în contextul aplicării prezentului regulament.”****Amendamentul 55****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera a**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

1. **Până în 2027**, Comisia revizuieste **în detaliu** eficacitatea și impactul prezentului regulament, pe baza raportului **anual**, și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit de rezultatul revizuirii.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere de modificare a prezentului regulament.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere de modificare a prezentului regulament.



Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 56****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera a a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 15 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(aa) la articolul 15 se introduce următorul alineat:**

**„1a. În cadrul revizuirii menționate la alineatul (1), Comisia raportează, de asemenea, cu privire la emisiile de CO<sub>2</sub> generate pe durata ciclului de viață de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi, pe baza metodologiei stabilite la articolul 7 alineatul (10). Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de completare a prezentului regulament în scopul de a trata emisiile respective.”**

**Amendamentul 57****Propunere de regulament****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 – litera b a (nouă)**

Regulamentul (UE) 2019/631

Articolul 15 – alineatul 6

Textul în vigoare

Amendamentul

**(ba) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:**

6. Până la **31 decembrie 2020**, Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE și, ținând seama de necesitatea de a oferi consumatorilor informații exacte, solide și comparabile privind consumul de combustibil, emisiile de CO<sub>2</sub> și emisiile de poluanți atmosferici **ale autoturismelor** noi care sunt introduse pe piață, precum și de a evalua opțiunile de introducere a unei etichete pentru economia de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare noi. **Rezultatul revizuirii va fi însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.**

**„6. Până la... [6 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament],** Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE și, ținând seama de necesitatea de a oferi consumatorilor informații exacte, solide și comparabile privind consumul de combustibil, emisiile de CO<sub>2</sub>, emisiile de poluanți atmosferici **și eficiența energetică în condiții reale de conducere pentru autoturismele** noi care sunt introduse pe piață, precum și de a evalua opțiunile de introducere a unei etichete pentru economia de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare noi.”

Miercuri, 8 iunie 2022

**Amendamentul 60****Propunere de regulament****Anexă – paragraful 1 – punctul 1 – litera f**

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea A – punctul 6.3.1 – paragrafele 1-2

*Textul propus de Comisie*

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice · **factorul ZLEV**

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO<sub>2</sub>, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

**factorul ZLEV este (1+y-x), cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz,**

unde:

**y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de autoturisme noi calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca ZLEV<sub>specific</sub> în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:**

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

**Pentru autoturismele noi înmatriculate în state membre cu un procent de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului lor de vehicule de sub 60 % din media Uniunii în anul 2017 și cu mai puțin de 1 000 de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 (\*), ZLEV<sub>specific</sub> se calculează, până în 2029 inclusiv, cu următoarea formulă:**

$$ZLEV_{specific} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

**În cazul în care procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autoturisme noi înmatriculate într-un an într-un stat membru între 2025 și 2028 depășește 5 %, statul membru respectiv nu este eligibil pentru aplicarea multiplicatorului de 1,85 în anii următori;**

*Amendamentul*

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO<sub>2</sub> determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

Miercuri, 8 iunie 2022

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*x este de 15 % în perioada 2025-2029.*

(\*) *Procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de autoturisme noi ale unui stat membru în 2017 este calculat ca numărul total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în același an.”;*

### Amendamentul 78

#### Propunere de regulament

#### Anexa I – paragraful 1 – punctul 2 – litera d

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea B – punctul 6.2.2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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;

$\alpha$  este  $a_{2030,L}$ , 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  $a_{2030,H}$ , 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  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2030}}{\text{Media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2030,H}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2030}}{\text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2025}}$

media emisiilor<sub>2021</sub> este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1”

(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 6.1.2;

$\alpha$  este  $a_{2030}$ , 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  $a_{2021}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2030}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2030}}{\text{Media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2021}$  este definită la punctul 6.2.1

media emisiilor<sub>2021</sub> este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1”;

Miercuri, 8 iunie 2022

## Amendamentul 79

## Propunere de regulament

## Anexa I – paragraful 1 – punctul 2 – litera e

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea B – punctul 6.2.3

## Textul propus de Comisie

(e) se adaugă punctul 6.2.3:

„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;

$\alpha$  este  $a_{2035,H}$ , 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  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2035,L}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2035}}{\text{Media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2035}}{\text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2025}}$

media emisiilor<sub>2021</sub> este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1”

## Amendamentul

(e) se adaugă punctul 6.2.3:

„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;

$\alpha$  este  $a_{2035}$ , 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  $a_{2021}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2035}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2035}}{\text{Media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2021}$  este definită la punctul 6.2.1

media emisiilor<sub>2021</sub> este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1”;

Miercuri, 8 iunie 2022

## Amendamentul 69

## Propunere de regulament

## Anexă – paragraful 1 – punctul 2 – litera e a (nouă)

Regulamentul (UE) 2019/631

Anexa I – partea B – punctul 6.3.1

Textul în vigoare

Amendamentul

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2025</sub>)] · **factorul ZLEV**

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

$\emptyset_{\text{obiective}}$  este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.1;

**factorul ZLEV este  $(1 + y - x)$ , cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz,**

unde:

**$y$  este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule utilitare ușoare noi calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca  $ZLEV_{\text{specific}}$  în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic relevant: [FORMULA]**

**$x$  este 15 %.**

**(ea) la punctul 6.3.1, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:**

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2025</sub>)]

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

$\emptyset_{\text{obiective}}$  este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.1;