



TEXTE ADOPTATE

Ediție provizorie

P8_TA-PROV(2018)0455

Standardele de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi *I**

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 14 noiembrie 2018 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))¹

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

¹ Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în conformitate cu articolul 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A8-0354/2018).

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Punerea în folosință a vehiculelor grele cu emisii zero ar trebui să contribuie la soluționarea problemelor majore de mobilitate urbană. Pe lângă faptul că este esențială pentru a reduce emisiile de CO₂ generate de transportul rutier, promovarea unor astfel de vehicule de către producători este, de asemenea, esențială pentru reducerea eficientă a poluanților atmosferici și a nivelurilor excesive de zgomot în orașe și în zonele urbane.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Ca urmare a Strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute, Comisia a adoptat două pachete de mobilitate, în mai¹⁹ și, respectiv, noiembrie 2017²⁰. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care aplică strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute și asigură o tranziție ușoară către o mobilitate **curată**, competitivă și conectată pentru toți.

(2) Ca urmare a Strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute, Comisia a adoptat două pachete de mobilitate, în mai¹⁹ și, respectiv, noiembrie 2017²⁰. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care aplică strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute și asigură o tranziție ușoară către o mobilitate **cu emisii zero**, competitivă și conectată pentru toți.

¹⁹ Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți, COM(2017) 283 final.

²⁰ Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute. O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii, COM(2017) 675

¹⁹ Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți, COM(2017) 0283 final.

²⁰ Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute. O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii, COM(2017) 0675

final.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Prezentul regulament face parte din al treilea pachet „Europa în mișcare”, care aplică noua strategie de politică industrială din septembrie 2017²¹ și are menirea de a finaliza procesul care permite Uniunii să profite pe deplin de beneficiile aduse de modernizarea și decarbonizarea mobilității. Scopul acestui pachet este de a face mobilitatea europeană mai sigură și mai accesibilă, industria europeană mai competitivă, locurile de muncă din Europa mai sigure și **sistemul de mobilitate mai curat și mai bine adaptat la imperativul combaterii schimbărilor climatice. Acest lucru va necesita angajamentul deplin al Uniunii, al statelor membre și al părților interesate, nu în ultimul rând prin** intensificarea eforturilor de a reduce emisiile de CO₂ și poluarea aerului.

²¹ Investițiile într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă. O strategie reînnoită privind politica industrială a UE, COM(2017) 0479 final.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Prezentul regulament prevede, împreună cu **standardele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare**²², o cale clară de urmat pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de

final.

Amendamentul

(3) Prezentul regulament face parte din al treilea pachet „Europa în mișcare”, care aplică noua strategie de politică industrială din septembrie 2017²¹ și are menirea de a finaliza procesul care permite Uniunii să profite pe deplin de beneficiile aduse de modernizarea și decarbonizarea mobilității. Scopul acestui pachet este de a face mobilitatea europeană mai sigură și mai accesibilă, industria europeană mai competitivă, locurile de muncă din Europa mai sigure și de **a înscrie în mod ferm sectorul pe o traiectorie către emisii zero până la jumătatea secolului, în deplină conformitate cu Acordul de la Paris. Pentru a găsi un echilibru adecvat între** intensificarea eforturilor de a reduce emisiile de CO₂ și poluarea aerului, **impulsionarea inovării în industria autovehiculelor a Uniunii și creșterea competitivității Uniunii, este necesar angajamentul deplin al Uniunii, al statelor membre și al părților interesate.**

²¹ Investițiile într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă. O strategie reînnoită privind politica industrială a UE, COM(2017) 0479 final.

Amendamentul

(4) Prezentul regulament prevede, împreună cu **Regulamentul (UE) .../...**²² **al Parlamentului European și al Consiliului**, o cale clară de urmat pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de

de sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin **40 %**, comparativ cu nivelul din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, **obiectiv aprobat atât în Concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014, cât și la reuniunea Consiliului Mediu din 6 martie 2015, în calitate de contribuție preconizată a Uniunii stabilită la nivel național în temeiul** Acordului de la Paris.

²² Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007, (JO L,, p.).

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin **55%**, comparativ cu nivelul din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, **necesară pentru a respecta prevederile** Acordului de la Paris.

²² Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007, (JO L,, p.).

Amendamentul

(4a) Prin urmare, ar trebui stabilite obiective de reducere a emisiilor de CO₂ pentru parcurile de vehicule grele noi de la nivelul întregii Uniuni pentru 2025 și pentru 2030, ținând seama de perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și că este necesar ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor Uniunii în materie de climă și de energie pentru 2030 și ulterior. De asemenea, o astfel de abordare pe etape oferă industriei un semnal clar și la timp pentru a nu amâna introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) În Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 s-a aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în sectoarele neincluse în schema Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii. **Emisiile din transportul rutier, care depășesc în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990, au o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare.** Dacă emisiile generate de transportul rutier ar continua să crească, acestea ar anula reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.

Amendamentul

(5) În Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 s-a aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în sectoarele neincluse în schema Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii. **Transportul rutier a generat 25 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale Uniunii în 2016, iar emisiile acestui sector au crescut pentru al treilea an consecutiv și depășesc în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990.** Dacă emisiile generate de transportul rutier ar continua să crească, acestea ar anula reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Având în vedere că se estimează o creștere a proporției emisiilor generate de vehicule grele la aproximativ 9 % și că în prezent nu există cerințe de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele, se impune luarea unor măsuri specifice pentru această categorie de vehicule.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Pentru a valorifica integral potențialul în materie de eficiență energetică și a asigura contribuția întregului sector al transportului rutier la

Amendamentul

(9) Pentru a valorifica integral potențialul în materie de eficiență energetică și a asigura contribuția întregului sector al transportului rutier la

reducerea convenită a emisiilor de gaze cu efect de seră, este oportun ca standardele deja existente privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare să fie completate prin stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi. Aceste standarde vor stimula inovarea în domeniul tehnologiilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, contribuind la consolidarea poziției de lider tehnologic a producătorilor și furnizorilor din Uniune.

reducerea convenită a emisiilor de gaze cu efect de seră, este oportun ca standardele deja existente privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare să fie completate prin stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi. Aceste standarde vor stimula inovarea în domeniul tehnologiilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, contribuind la consolidarea poziției de lider tehnologic a producătorilor și furnizorilor din Uniune **și asigurând locuri de muncă de înaltă calificare pe termen lung.**

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Având în vedere că schimbările climatice sunt o problemă transfrontalieră și că este necesar să se asigure funcționalitatea pieței unice, atât pentru serviciile de transport rutier, cât și pentru vehiculele grele, este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii standarde privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele. Aceste standarde ar trebui concepute astfel încât să nu aducă atingere dreptului concurenței.

Amendamentul

(10) Având în vedere că schimbările climatice sunt o problemă transfrontalieră și că este necesar să se asigure funcționalitatea pieței unice, atât pentru serviciile de transport rutier, cât și pentru vehiculele grele, **și să se evite orice fragmentare a pieței**, este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii standarde privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele. Aceste standarde ar trebui concepute astfel încât să nu aducă atingere dreptului concurenței.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) Pentru o tranziție echitabilă și acceptabilă din punct de vedere social către o mobilitate cu emisii zero până la jumătatea secolului, sunt necesare schimbări la nivelul întregului lanț

valoric din sectorul autovehiculelor, luând în considerare cetățenii și regiunile din toate statele membre care ar putea suferi un impact negativ. Este important să se ia în considerare impactul social al tranziției și să se anticipeze implicațiile în ceea ce privește locurile de muncă. Prin urmare, este extrem de important ca, la nivelul Uniunii, la nivel național și regional, măsurile actuale să fie însoțite, de asemenea, de programe specifice de redistribuire, de recalificare și de perfecționare a competențelor lucrătorilor, precum și de inițiative în materie de educație și de căutare a unui loc de muncă în comunitățile și regiunile afectate, luate în dialog strâns cu partenerii sociali și autoritățile competente.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 12 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12b) Infrastructura de reîncărcare și de realimentare trebuie introdusă rapid, pentru a garanta încrederea consumatorilor în vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero, iar diferitele instrumente de sprijin de la nivelul Uniunii și al statelor membre trebuie să conlucreze în mod eficient, mobilizând investiții publice și private semnificative.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 12 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12c) În strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute s-a subliniat importanța asigurării provenienței energiei electrice produsă pentru vehiculele electrice din surse de energie durabile, precum și

necesitatea întreprinderii, cât mai curând posibil, la nivelul Uniunii, a unei inițiative pe termen lung cu privire la bateriile de nouă generație. Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor respective, va fi necesară o creștere a finanțării în beneficiul cercetării tehnologice în ceea ce privește producția, gestionarea și eliminarea bateriilor motoarelor electrice, astfel încât acestea să fie din ce în ce mai durabile din perspectiva mediului;

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 12 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12d) Majoritatea operatorilor de transport de marfă din Uniune sunt reprezentați de întreprinderi mici și mijlocii, cu acces limitat la finanțare. Din acest motiv, viitoarele soluții trebuie să fie rentabile și echilibrate. Este esențial să existe o structură solidă de stimulente pentru a sprijini adoptarea vehiculelor mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și să se pună la dispoziție mecanisme de finanțare ale Uniunii.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13) Având în vedere procesul de inovare și pentru a ține cont de aplicarea unor noi tehnologii care îmbunătățesc eficiența consumului de combustibil al vehiculelor grele, instrumentul de simulare VECTO și Regulamentul (UE) 2017/2400 vor fi actualizate permanent și în timp util.

(13) Având în vedere procesul de inovare și pentru a ține cont de aplicarea unor noi tehnologii care îmbunătățesc eficiența consumului de combustibil al vehiculelor grele, *precum și evoluția reprezentativității pentru condițiile reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400*, instrumentul de simulare VECTO și Regulamentul (UE) 2017/2400

vor fi actualizate permanent și în timp util și, în consecință, se va aloca un buget suficient. Având în vedere rolul pe care aceste noi tehnologii îl pot avea în potențialul sectorului transporturilor de a reduce emisiile de CO₂, revizuirea din 2022 ar trebui să ia în considerare în totalitate evoluția instrumentului de simulare VECTO.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Datele privind emisiile de CO₂ determinate în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 trebuie monitorizate conform Regulamentului (UE) nr. .../2018 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵. Pe aceste date se bazează stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor care trebuie atinse de cele patru grupe de vehicule grele cu cele mai mari emisii din Uniune, precum și stabilirea mediei emisiilor specifice ale unui producător pentru un an calendaristic dat.

²⁵ Regulamentul (UE) nr. .../2018 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi, JO L, ..., ...

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Pentru 2025 ar trebui stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor, constând

Amendamentul

(14) Datele privind emisiile de CO₂ determinate în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 trebuie monitorizate conform Regulamentului (UE) 2018/956²⁵ al Parlamentului European și al Consiliului. Pe aceste date se bazează stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor care trebuie atinse de cele patru grupe de vehicule grele cu cele mai mari emisii din Uniune, precum și stabilirea mediei emisiilor specifice ale unui producător pentru un an calendaristic dat.

(Acest amendament se aplică întregului text Adoptarea sa impune modificări corespunzătoare în întregul text.)

²⁵ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

Amendamentul

(15) Pentru 2025 ar trebui stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor, constând

într-o reducere relativă a emisiilor medii de CO₂ din 2019 ale acestor vehicule grele, care să reflecte adoptarea unor tehnologii disponibile cu ușurință și eficiente din punctul de vedere al costurilor. **Obiectivul pentru 2030** ar trebui **considerat ținta aspirațiilor, iar obiectivul definitiv ar trebui determinat** pe baza unei analize desfășurate în 2022, **deoarece** există mai multe incertitudini în privința adoptării unor tehnologii mai avansate care nu sunt încă disponibile cu ușurință.

într-o reducere relativă a emisiilor medii de CO₂ din 2019 ale acestor vehicule grele, care să reflecte adoptarea unor tehnologii disponibile cu ușurință și eficiente din punctul de vedere al costurilor. **De asemenea, ar trebui stabilit un obiectiv de reducere pentru 2030**, pe baza unei analize desfășurate în 2022, **care să nu reducă nivelul de ambiție al prezentului regulament, ținând seama în același timp de faptul că** există mai multe incertitudini în privința adoptării unor tehnologii mai avansate care nu sunt încă disponibile cu ușurință.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) **Gazul natural lichefiat (GNL) este un combustibil disponibil ca alternativă la motorină pentru vehiculele grele. Implementarea tehnologiilor actuale și a tehnologiilor viitoare, mai inovatoare, bazate pe GNL va contribui la respectarea obiectivelor privind emisiile de CO₂ pe termen scurt și mediu, întrucât utilizarea tehnologiilor bazate pe GNL conduce la emisii de CO₂ mai mici decât cele ale vehiculelor pe motorină. Potențialul de reducere a emisiilor de CO₂ al vehiculelor alimentate cu GNL este deja integral reflectat în VECTO. În plus, tehnologiile actuale bazate pe GNL asigură un nivel scăzut de emisii de poluanți atmosferici, cum ar fi NO_x și particulele în suspensie. Infrastructura minimă** suficientă de alimentare cu combustibil **este, de asemenea, disponibilă și se extinde** în contextul aplicării cadrelor naționale de politică privind infrastructurile pentru combustibilii alternativi.

Amendamentul

(16) Infrastructura **eficientă, neutră din punct de vedere tehnologic** și suficientă de alimentare cu combustibil **și de reîncărcare ar trebui să se extindă** în contextul aplicării cadrelor naționale de politică privind infrastructurile pentru combustibilii alternativi, **în conformitate cu ambițiile prezentului regulament.**

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) În ceea ce privește vehiculele de uz specific și vehiculele din categoriile M2 și M3, Comisia ar trebui să specifice cât mai curând posibil criteriile tehnice de definire a uzului specific al unui vehicul și de definire a autobuzelor care intră sub incidența prezentului regulament.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 17 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17b) Ar trebui să se conceapă un mecanism de validare pentru scenariul de referință pentru 2019 care să garanteze acuratețea și avantajele prezentului regulament.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20a) Pentru a oferi flexibilitate mecanismului de stimulare pentru dezvoltarea vehiculelor grele cu emisii zero, producătorii asociați trebuie să poată forma grupări constituite pe o bază deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Acordurile de constituire a unei grupări nu trebuie să aibă o durată mai mare de cinci ani, dar trebuie să poată fi reînnoite. Comisia ar trebui să aibă competența de a stabili norme și condiții detaliate pentru ca producătorii asociați să poată forma grupări constituite pe o bază deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în

conformitate cu legislația Uniunii în materie de concurență.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) *Spre deosebire de cazul autoturismelor și al camionetelor, pe piață nu sunt încă disponibile vehicule grele cu emisii zero sau scăzute, cu excepția autobuzelor. Prin urmare, ar trebui introdus un mecanism specific, sub forma creditelor suplimentare, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acesta va asigura stimulente pentru producerea și adoptarea pe piața Uniunii a unor vehicule grele cu emisii zero sau scăzute, care ar completa instrumentele ce acționează asupra cererii, cum ar fi Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele nepoluante²⁶.*

²⁶ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21) *Pentru a asigura tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero și pentru a asigura stimulente pentru producerea și punerea în folosință pe piața Uniunii a unor vehicule grele cu emisii zero sau scăzute, care ar completa instrumentele ce acționează asupra cererii, cum ar fi Directiva 2009/33/CE²⁶ a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele nepoluante, ar trebui să se stabilească o valoare de referință pentru cota de vehicule grele cu emisii zero sau scăzute din parcul de vehicule al unui producător pentru 2025 și 2030.*

²⁶ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE [COM(2017)0653] (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

(21a) *Cota minimă de vehicule cu emisii zero și scăzute ar trebui stabilită astfel încât să li se asigure furnizorilor de infrastructuri de încărcare și producătorilor o certitudine legată de investiții, cu scopul de a promova punerea*

rapidă în folosință pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și scăzute, însă totodată ar trebui să se asigure o anumită flexibilitate pentru ca producătorii să poată decide ei înșiși când își programează investițiile. Ar trebui introdus un mecanism care să stimuleze producătorii să introducă pe piața Uniunii cât mai curând posibil vehicule cu emisii zero și scăzute.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Prin urmare, pentru calcularea *mediei emisiilor* specifice ale unui producător, *toate vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute ar trebui luate în considerare de mai multe ori. Nivelul stimulentei ar trebui să varieze în funcție de emisiile de CO₂ efective ale fiecărui vehicul. Pentru a evita o periclitate* a obiectivelor de mediu, *reducerile rezultate ar trebui să fie plafonate.*

Amendamentul

(22) Pentru calcularea *obiectivului privind emisiile* specifice de CO₂ ale unui producător, *ar trebui luate în considerare rezultatele acestuia comparativ cu valoarea de referință pentru vehiculele cu emisii zero sau scăzute pentru 2025 și 2030. Pentru a stimula dezvoltarea și punerea în folosință a unor astfel de vehicule, evitând în același timp o periclitate* a obiectivelor de mediu *și a eficienței motoarelor convenționale cu combustie internă, ajustările rezultate ar trebui să fie plafonate.*

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Mecanismul de stimulare a adoptării vehiculelor grele cu emisii zero ar trebui să includă și camioanele mai mici, *autobuzele și autocarele*, pentru care prezentul regulament nu prevede obiective privind emisiile de CO₂. Aceste vehicule pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ la soluționarea problemei poluării atmosferice din orașe. *Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că există deja pe piață autobuze cu emisii*

Amendamentul

(24) Mecanismul de stimulare a punerii în folosință a vehiculelor grele cu emisii zero ar trebui să includă și camioanele mai mici *și alte categorii de vehicule grele*, pentru care prezentul regulament *încă* nu prevede obiective privind emisiile de CO₂. Aceste vehicule pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ la soluționarea problemei poluării atmosferice din orașe.

zero, a căror adoptare este stimulată prin măsuri de la nivelul cererii, cum ar fi achizițiile publice. Prin urmare, pentru a se asigura un echilibru al stimulentei între diversele tipuri de vehicule, reducerile aferente camioanelor mai mici, autobuzelor și autocarelor cu emisii zero ar trebui să fie la rândul lor plafonate.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 29

Textul propus de Comisie

(29) Comisia ar trebui să impună o sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare, dacă se constată că un producător are emisii suplimentare, ținând cont de creditele și debitele de emisii ale acestuia. Pentru a furniza producătorilor suficiente stimulente pentru a lua măsuri de reducere a emisiilor specifice de CO₂ generate de vehiculele grele, **ar trebui** ca prima să depășească media costurilor marginale ale tehnologiilor necesare pentru respectarea obiectivelor. **Prima** ar trebui **considerată** venit la bugetul general al Uniunii. Metodologia de colectare a primelor ar trebui stabilită printr-un act de punere în aplicare, ținând cont de metodologia adoptată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009.

Amendamentul

(29) Comisia ar trebui să impună o sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare, dacă se constată că un producător are emisii suplimentare, ținând cont de creditele și debitele de emisii ale acestuia. Pentru a furniza producătorilor suficiente stimulente pentru a lua măsuri de reducere a emisiilor specifice de CO₂ generate de vehiculele grele, **este important** ca prima să depășească **întotdeauna** media costurilor marginale ale tehnologiilor necesare pentru respectarea obiectivelor. **Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare** ar trebui **considerate ca** venit la bugetul general al Uniunii. **Aceste sume ar trebui să fie utilizate pentru a sprijini, în strânsă colaborare cu partenerii sociali și cu autoritățile competente, tranziția echitabilă a sectorului autovehiculelor către mobilitatea cu emisii zero, precum și soluțiile inovatoare care stimulează punerea rapidă în folosință a vehiculelor grele cu emisii zero și scăzute.** Metodologia de colectare a primelor ar trebui stabilită printr-un act de punere în aplicare, ținând cont de metodologia adoptată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009^{1a} al Parlamentului European și al Consiliului.

^{1a} 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).

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament este necesar un mecanism robust de asigurare a respectării normelor. Obligațiile de a furniza date exacte, impuse producătorilor în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../2018 *[privind monitorizarea și raportarea referitoare la vehiculele grele]*, și amenziile administrative care pot fi impuse în cazul nerespectării acestor obligații contribuie la asigurarea fiabilității datelor utilizate pentru a verifica respectarea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament.

Amendamentul

(30) Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament este necesar un mecanism robust de asigurare a respectării normelor. Obligațiile de a furniza date exacte, impuse producătorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956, și amenziile administrative care pot fi impuse în cazul nerespectării acestor obligații contribuie la asigurarea fiabilității datelor utilizate pentru a verifica respectarea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament. *Este în interesul consumatorilor și al publicului larg să știe care dintre producători respectă și care nu noile standarde privind emisiile.*

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(31) Pentru realizarea reducerilor emisiilor de CO₂ prevăzute în prezentul regulament este esențial ca emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în uz să fie conforme cu valorile determinate conform Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor de punere în aplicare a acestuia. Prin urmare, la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistematică a emisiilor de CO₂ ale

Amendamentul

(31) Pentru realizarea reducerilor emisiilor de CO₂ prevăzute în prezentul regulament este esențial ca emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în uz *și în circulație* să fie conforme cu valorile determinate conform Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor de punere în aplicare a acestuia. Prin urmare, la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistematică a emisiilor de

vehiculelor grele aflate în uz, constatată de autoritățile de omologare de tip.

CO₂ ale vehiculelor grele aflate în uz **și în circulație**, constatată de autoritățile de omologare de tip. **Ar trebui introdusă, de asemenea, testarea independentă de către terți a vehiculelor aflate în uz și în circulație.**

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 33

Textul propus de Comisie

(33) Eficacitatea obiectivelor stabilite în prezentul regulament pentru reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de reprezentativitatea metodologiei utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)²⁷ referitor la vehiculele ușoare, este oportun ca și în cazul vehiculelor grele să fie instituit un mecanism de evaluare a reprezentativității, în condiții reale de conducere, a valorilor reprezentând emisiile de CO₂ și consumul energetic, determinate conform Regulamentului (UE) 2017/2400. Comisia ar trebui să aibă competența de a se asigura că astfel de date sunt disponibile public și, după caz, de a elabora procedurile de identificare și colectare a datelor necesare pentru astfel de evaluări.

Amendamentul

(33) Eficacitatea obiectivelor stabilite în prezentul regulament pentru reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de reprezentativitatea metodologiei utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)²⁷ referitor la vehiculele ușoare, este oportun ca și în cazul vehiculelor grele să fie instituit un mecanism de evaluare a reprezentativității, în condiții reale de conducere, a valorilor reprezentând emisiile de CO₂ și consumul energetic, determinate conform Regulamentului (UE) 2017/2400. Comisia ar trebui să aibă competența de a se asigura că astfel de date sunt disponibile public și, după caz, de a elabora procedurile de identificare și colectare a datelor necesare pentru astfel de evaluări. **Atunci când se constată o diferență semnificativă între valorile emisiilor în condiții reale de conducere și cele determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400, Comisia ar trebui să aibă competența de a adapta în consecință emisiile medii specifice de CO₂ ale unui producător și, dacă este cazul, emisiile de CO₂ de referință pentru 2019 utilizate în scopul conformității cu prezentul regulament.**

²⁷ Grupul la nivel înalt de consilieri științifici, Avizul științific 1/2016 „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în

²⁷ Grupul la nivel înalt de consilieri științifici, Avizul științific 1/2016 „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în

condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator”.

condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator”.

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Considerentul 34 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34a) În raportul său din 2022, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze posibilitatea de a elabora o metodologie de evaluare a emisiilor de CO₂ pe întregul ciclu de viață al vehiculelor grele. Pe baza evaluării respective, Comisia ar trebui să propună, dacă este cazul, obligații de raportare pentru producători și să specifice normele și procedurile necesare pentru raportarea respectivă.

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Considerentul 36

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(36) Competențele de punere în aplicare prevăzute la articolul 8 alineatul (3), la articolul 9 alineatul (3), la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 12 alineatul (2) ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁸.

(36) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de punere în aplicare în ceea ce privește stabilirea mijloacelor de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare, adoptarea unor norme detaliate privind procedurile de raportare a abaterilor constatate în ceea ce privește emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în exploatare, publicarea datelor, adoptarea de norme detaliate privind procedurile de raportare a datelor provenite de la dispozitivele de măsurare a consumului de combustibil, precum și stabilirea unei metodologii de definire a unuiu sau a mai multor vehicule reprezentative ale unui subgrup de vehicule. Competențele respective de punere în aplicare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.

²⁸ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

²⁸ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(37) Pentru a modifica *sau* a completa elemente neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, ar trebui delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competența de a adopta acte pentru ajustarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂, ***prevăzută la articolul 12 alineatul (2)***, și pentru modificarea anumitor parametri tehnici din anexele I și II, inclusiv a ponderilor corespunzătoare profilurilor de operare, a sarcinilor utile ale vehiculelor și a kilometrajelor anuale, precum și a factorilor de ajustare a sarcinii utile. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²⁹. În ***particular***, pentru a ***se*** asigura participarea egală la ***elaborarea*** actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ***ar trebui să primească*** toate documentele în același timp cu experții ***statelor*** membre, iar experții acestor instituții ***ar trebui să aibă*** acces ***în mod*** sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei ***implicate în elaborarea*** actelor delegate.

Amendamentul

(37) Pentru a modifica ***și*** a completa elemente neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, ar trebui delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competența de a adopta acte pentru ***specificarea criteriilor tehnice de definire a uzului specific al unui vehicul și de definire a autobuzelor urbane, pentru stabilirea unor norme și condiții detaliate care să le permită producătorilor asociați să formeze grupări, pentru stabilirea unui regim anual de testare pentru un eșantion reprezentativ de componente, unități și sisteme, pentru ajustarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂, pentru introducerea unui test privind conformitatea în circulație pe șosea*** și pentru modificarea anumitor parametri tehnici din anexele I și II, inclusiv a ponderilor corespunzătoare profilurilor de operare, a sarcinilor utile ale vehiculelor și a kilometrajelor anuale, precum și a factorilor de ajustare a sarcinii utile. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016

privind o mai bună legiferare²⁹. În *special*, pentru a asigura participarea egală la *pregătirea* actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul *primesc* toate documentele în același timp cu experții *din statele* membre, iar experții acestor instituții *au* acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei *însărcinate cu pregătirea* actelor delegate.

²⁹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

²⁹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Pentru a contribui la atingerea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 cu 30 % sub nivelurile din 2005 în sectoarele care fac obiectul articolului 2 din Regulamentul (UE) nr. 2018/... [*Regulamentul privind partajarea eforturilor*] și la atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, precum și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, prezentul regulament stabilește *standarde* de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi, care să ducă la o scădere a emisiilor specifice de CO₂ ale parcului de vehicule grele noi din Uniune față de nivelul de referință al emisiilor de CO₂, după cum urmează:

Amendamentul

Pentru a contribui la atingerea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 cu 30 % sub nivelurile din 2005 în sectoarele care fac obiectul articolului 2 din Regulamentul (UE) 2018/842 și la atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, precum și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, prezentul regulament stabilește *cerințele* de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi, care să ducă la o scădere a emisiilor specifice de CO₂ ale parcului de vehicule grele noi din Uniune față de nivelul de referință al emisiilor de CO₂, după cum urmează:

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) cu **15 %** de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029;

Amendamentul

(a) cu **20 %** de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029;

Amendamentul 37

Proposal for a regulation

Articolul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) cu cel puțin **30** % după 1 ianuarie 2030, sub rezerva revizuirii acestei dispoziții în temeiul articolului 13.

Amendamentul

(b) cu cel puțin **35** % după 1 ianuarie 2030, sub rezerva revizuirii acestei dispoziții în temeiul articolului 13.

Amendamentul 38

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru a asigura o tranziție fără probleme către mobilitatea cu emisii zero și pentru a oferi stimulente pentru dezvoltarea și implementarea pieței și infrastructurilor Uniunii pentru vehicule grele cu emisii zero și scăzute, prezentul regulament stabilește o valoare de referință pentru cota de vehicule grele cu emisii zero și scăzute din flota tuturor producătorilor pentru 2025 și 2030, în conformitate cu articolul 5.

Emisiile specifice de CO₂ se ajustează în funcție de performanța față de valoarea de referință, în conformitate cu punctul 4 din anexa I.

Amendamentul 40

**Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prezentul regulament se aplică vehiculelor noi din categoriile N2 și N3 având următoarele caracteristici:

Prezentul regulament se aplică, ***într-o primă etapă***, vehiculelor noi din categoriile N2 și N3 având următoarele caracteristici:

Amendamentul 41

**Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 1 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Regulamentul se aplică, de asemenea, în sensul articolului 5 și al punctului 2.3 din anexa I, vehiculelor din ***categoriile M2 și***

Regulamentul se aplică, de asemenea, în sensul ***articolului 1 alineatul (2a)***, articolului 5 și al punctului 4 din anexa I,

M3 și vehiculelor din categoria N care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 510/2011 și nu au caracteristicile prevăzute la literele (a)-(d).

vehiculelor din categoria N care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 510/2011^{1a} **al Parlamentului European și al Consiliului** și nu au caracteristicile prevăzute la literele (a)-(d). **În plus, acesta se aplică, în sensul articolului 1 alineatul (2b), vehiculelor din categoriile M2 și M3 care îndeplinesc criteriile tehnice menționate la alineatul (2a) al prezentului articol.**

^{1a} **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 42

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Cel târziu până la 1 iulie 2019, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a completa prezentul regulament, specificând criteriile tehnice de definire a uzului specific al unui vehicul și de definire a autobuzelor urbane care intră sub incidența prezentului regulament.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) „vehicul de uz specific” înseamnă un vehicul greu care nu este destinat livrării de bunuri și pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia,

(h) „vehicul de uz specific” înseamnă un vehicul greu care nu este destinat livrării de bunuri, **al cărui uz specific a fost definit pe baza criteriilor tehnice specificate în conformitate cu articolul 2 alineatul (2a),** și pentru care emisiile de CO₂ și consumul de combustibil au fost determinate, în

numai pentru alte profiluri de operare decât cele definite la punctul 2.1 din anexa I la prezentul regulament;

conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, numai pentru alte profiluri de operare decât cele definite la punctul 2.1 din anexa I la prezentul regulament;

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera k

Textul propus de Comisie

(k) „vehicul greu cu emisii scăzute” înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO₂, determinate în conformitate cu punctul 2.1 din anexa I, sunt mai mici **de 350 g CO₂/km**;

Amendamentul

(k) „vehicul greu cu emisii scăzute” înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO₂, determinate în conformitate cu punctul 2.1 din anexa I, sunt **inferioare valorii de 50 % din emisiile de CO₂ de referință valabile pentru fiecare subgrup de vehicule, calculate în conformitate cu punctul 3 din anexa I**;

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) **factorul pentru emisii zero sau scăzute, determinat în conformitate cu articolul 5.**

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În 2020 și în fiecare an calendaristic ulterior, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru anul calendaristic precedent, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), factorul pentru emisii zero sau scăzute prevăzut la articolul 4 litera (b).

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2025, cota specifică de vehicule grele cu emisii zero și scăzute din parcul de vehicule al unui producător într-un an calendaristic este evaluată în raport cu următoarele valori:

*începând cu 2025: de cel puțin 5 %;
începând cu 2030: de 20 %, făcând
obiectul unei revizuiți în temeiul
articolului 13.*

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Factorul pentru emisii zero sau scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele cu emisii zero sau scăzute din parcul de autovehicule al producătorului dintr-un an calendaristic, inclusiv de numărul și de emisiile de CO₂ ale vehiculelor cu emisii zero din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, precum și ale vehiculelor de uz specific cu emisii zero sau scăzute.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

factorul pentru emisii zero sau scăzute se calculează în conformitate cu punctul 2.3 din anexa I.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În sensul alineatului (1), vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute sunt numărate după cum urmează:

Amendamentul

În vederea atingerii obiectivelor menționate la alineatul (1), prezentul regulament se aplică, de asemenea, vehiculelor din categoria N care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 510/2011 și nu au caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din prezentul regulament.

(a) *un vehicul greu cu emisii zero este considerat ca reprezentând două vehicule;*

(b) *un vehicul greu cu emisii scăzute este considerat ca reprezentând până la două vehicule, în funcție de emisiile sale specifice de CO₂ și de un nivel-limită al emisiilor de 350 g CO₂/km.*

Amendamentul 51

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Factorul pentru emisii zero sau scăzute reduce media emisiilor specifice ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția vehiculelor grele cu emisii zero din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf reduce media emisiilor specifice ale unui producător cu maximum 1,5 %.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 52

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Traectoria de reducere a CO₂ menționată la alineatul (1) litera (a) se stabilește pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I, pe baza unei traiectorii liniare trasate între nivelul de referință al emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 al doilea paragraf și obiectivul pentru 2025 prevăzut la același articol litera (a) și între obiectivul pentru 2025 și obiectivul pentru 2030 prevăzut la același articol litera (b).

Amendamentul

2. Traectoria de reducere a CO₂ menționată la alineatul (1) litera (a) se stabilește pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I, pe baza unei traiectorii liniare trasate între nivelul de referință al emisiilor de CO₂ menționat la articolul 1 **alineatul (1) al doilea paragraf și obiectivul pentru 2025 prevăzut la același articol litera (a) și între obiectivul pentru 2025 și obiectivul pentru 2030 prevăzut la același articol litera (b).**

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 7a

Formarea unor grupări

1. Producătorii asociați pot constitui o grupare în vederea îndeplinirii obligațiilor care le revin în temeiul articolului 5.

2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a completa prezentul regulament în scopul de a stabili norme și condiții detaliate care să permită producătorilor asociați să formeze o grupare constituită pe o bază deschisă, transparentă și nediscriminatorie.

Amendamentele 74 și 75

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Dacă se constată, în conformitate cu alineatul (2), că un producător are emisii suplimentare, într-un an calendaristic începând cu 2025, Comisia impune o primă pentru emisiile suplimentare, calculată potrivit formulei următoare:

(Prima pentru emisiile suplimentare) =
(Emisiile suplimentare x **6 800** EUR/g
CO₂/tkm)

1. Dacă se constată, în conformitate cu alineatul (2), că un producător are emisii suplimentare, într-un an calendaristic începând cu 2025, Comisia impune **producătorului sau administratorului grupării, după caz**, o primă pentru emisiile suplimentare, calculată potrivit formulei următoare:

pentru perioada 2025 - 2029,

(Prima pentru emisiile suplimentare) =
(Emisiile suplimentare x **5 000** EUR/g
CO₂/tkm)

începând cu 2030,

(Prima pentru emisiile suplimentare) =
(Emisiile suplimentare x **6 800** EUR/g
CO₂/tkm)

Comisia se asigură că nivelul primei pentru emisii suplimentare depășește întotdeauna costurile marginale medii ale tehnologiilor necesare pentru respectarea obiectivelor menționate la articolul 1

alineatul (1).

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Primele pentru emisii suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.

Amendamentul

4. Primele pentru emisii suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii. ***Aceste sume se utilizează pentru a completa măsurile la nivelul Uniunii și la nivel național, în strânsă cooperare cu partenerii sociali și autoritățile competente, pentru a promova dezvoltarea competențelor și realocarea lucrătorilor din sectorul autovehiculelor în toate statele membre afectate, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție, pentru a contribui la o tranziție justă către o mobilitate cu emisii zero sau scăzute.***

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Comisia ia în considerare aceste abateri la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător.

Amendamentul

2. Comisia ia în considerare aceste abateri la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, ***adaptând, după caz, emisiile de CO₂ de referință din 2019 calculate în conformitate cu punctul 3 din anexa I.***

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Pentru a asigura exactitatea datelor raportate de producători în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956 și cu Regulamentul (UE)

2017/2400, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a completa prezentul regulament în vederea stabilirii, începând cu 2019, a unui regim anual de testare pentru un eșantion reprezentativ de la fiecare producător de componente, unități tehnice separate și sisteme menționate la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2017/2400 pentru vehiculele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Rezultatele testelor respective se compară cu datele introduse de producători în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400 și, atunci când se identifică nereguli sistematice, se adaptează emisiile medii specifice, calculate în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I, și, dacă este cazul, emisiile de CO₂ de referință pentru 2019, calculate în conformitate cu punctul 3 din anexa I.

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) începând cu 2020, **factorul pentru** emisii zero sau scăzute **menționat** la articolul 5;

Amendamentul

(b) începând cu 2020, **cota specifică de vehicule grele cu** emisii zero sau scăzute **a fiecărui producător din anul calendaristic precedent, menționată** la articolul 5 **alineatul (1)**;

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 11

Textul propus de Comisie

Articolul 11

Emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere

1. Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil, determinate

Amendamentul

Articolul 11

Emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere

1. Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil, determinate

în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400. **Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.**

2. În acest scop, Comisia asigură disponibilitatea, din partea producătorilor sau a autorităților naționale, după caz, a unor date **fără caracter personal** fiabile privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele.

3. Comisia **poate adopta**, prin acte de punere în aplicare, **măsurile** menționate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400.

2. În acest scop, Comisia asigură, **inclusiv pentru terțe părți în scopul testării independente**, disponibilitatea din partea producătorilor sau a autorităților naționale, după caz, a unor date fiabile privind emisiile de CO₂ și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele, **pe baza datelor provenite de la dispozitivele standardizate de măsurare a consumului de combustibil.**

2a. **Cel târziu până la 31 decembrie 2019, în conformitate cu articolul 15, Comisia adoptă acte delegate pentru a completa prezentul regulament prin introducerea unui test privind conformitatea în circulație pe șosea, prin care să se asigure că emisiile de CO₂ în condiții de drum și consumul de combustibil al vehiculelor grele nu depășesc datele de monitorizare raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400 și cu Regulamentul (UE) 2018/956 cu mai mult de 10%. Comisia ia în considerare orice abatere care depășește acest prag la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător, precum și pentru a adapta, după caz, emisiile de CO₂ de referință din 2019.**

2b. **Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp reprezentativitatea pentru conducerea în condiții reale menționată la alineatul (1).**

3. Comisia **adoptă**, prin acte de punere în aplicare, **norme detaliate privind procedurile de raportare a datelor provenite de la dispozitivele de măsurare a consumului de combustibil** menționate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14

alineatul (2).

Amendamentul 60

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Pentru a se asigura că parametrii tehnici utilizați pentru calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător în temeiul articolului 4 și pentru calculul obiectivelor privind emisiile specifice în temeiul articolului 6 țin cont de progresele tehnice și de evoluția logisticii transportului de marfă, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a modifica următoarele dispoziții prevăzute în anexele I și II.

Amendamentul

1. Pentru a se asigura că parametrii tehnici utilizați pentru calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător în temeiul articolului 4 și pentru calculul obiectivelor privind emisiile specifice în temeiul articolului 6 țin cont de progresele tehnice și de evoluția logisticii transportului de marfă, Comisia **actualizează instrumentul de simulare VECTO permanent și în timp util și** este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a modifica următoarele dispoziții prevăzute în anexele I și II.

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 13 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ care trebuie **stabilit** pentru 2030 în temeiul articolului 1 și stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru alte tipuri de vehicule grele, inclusiv pentru remorci. Acest raport include, de asemenea, o evaluare a eficacității modalităților, vizând, în special, **vehiculele** cu emisii zero sau scăzute, în special autobuzele, ținând cont de obiectivele stabilite în Directiva 2009/33/CE³⁰, a sistemului de credite pentru CO₂ și a măsurii în care este adecvată prelungirea aplicării acestor modalități în 2030 și în anii următori și, după caz, este însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.

Amendamentul

Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ care trebuie **ajustat, dacă este necesar**, pentru 2030 în temeiul articolului 1, **valoarea de referință pentru cota vehiculelor cu emisii zero sau scăzute care trebuie ajustată, dacă este necesar, pentru 2030 în temeiul articolului 5**, și stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru alte tipuri de vehicule grele, inclusiv pentru remorci **și vehiculele de uz specific precum vehiculele pentru colectarea deșeurilor**. Acest raport include, de asemenea, o evaluare a eficacității modalităților, vizând, în special, **punerea în folosință a vehiculelor** cu emisii zero sau scăzute, în special autobuzele, ținând

cont de obiectivele stabilite în Directiva 2009/33/CE³⁰, a sistemului de credite pentru CO₂ și a măsurii în care este adecvată prelungirea aplicării acestor modalități în 2030 și în anii următori, ***a introducerii infrastructurii necesare de reîncărcare și de realimentare, a posibilității de a introduce standarde privind CO₂ aplicabile motoarelor, în special pentru vehiculele de uz specific, a combinațiilor diferite de vehicule care depășesc dimensiunile standard aplicabile transportului național, precum soluțiile modulare, a reprezentativității, în condiții reale de conducere, a valorilor emisiilor de CO₂ și consumului energetic stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400, precum și o evaluare a actualizării instrumentului de simulare VECTO.*** După caz, ***raportul*** este însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.

³⁰ Directiva 2009/33/CE privind vehiculele nepoluante, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE.

³⁰ Directiva 2009/33/CE privind vehiculele nepoluante, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE.

Amendamentul 76

Propunere de regulament Punctul 13 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Până la 31 decembrie 2020, Comisia va elabora o metodologie specifică pentru a include, în ceea ce privește sistemele de GNC și GNL, efectul utilizării combustibililor avansați și regenerabili de transport, în conformitate cu criteriile durabile definite în RED II, în calcularea emisiilor medii ale flotei. După caz, raportul va fi însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.

Amendamentul 73

Propunere de regulament Articolul 13 - paragraful 1b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendament

Comisia trebuie să analizeze posibilitatea de a elabora o metodologie de evaluare a emisiilor de CO₂ pe întregul ciclu de viață al tuturor vehiculelor grele introduse pe piața Uniunii. Pe baza acestei evaluări, dacă este cazul, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă pentru a stabili obligațiile de raportare de către producători a emisiilor generate pe durata ciclului de viață și de stabilire a normelor și procedurilor pentru raportarea respectivă.

Amendamentul 62

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Comisia este asistată de Comitetul xxx instituit prin Regulamentul (UE) nr. .../2018 [Guvernanța]. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

1. Comisia este asistată de Comitetul ***privind schimbările climatice*** instituit prin ***articolul 26 din*** Regulamentul (UE) nr. 525/2013^{1a} ***al Parlamentului European și al Consiliului***. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

^{1a} ***Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 mai 2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 13).***

Amendamentul 63

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Competența de a adopta **actele** delegate **menționate** la articolul 10 alineatul (2) **și la** articolul 12 alineatul (1) **este conferită** Comisiei, **pentru** o perioadă **de timp** nedeterminată, de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul

2. Competența de a adopta **acte** delegate **menționată** la **articolul 2 alineatul (2a), articolul 7a, articolul 9 alineatul (3a),** articolul 10 alineatul (2), **articolul 11 alineatul (2a) și** articolul 12 alineatul (1) **se conferă** Comisiei **pe** o perioadă nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 64

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 10 alineatul (2) **și la** articolul 12 alineatul (1) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

Amendamentul

3. Delegarea de competențe menționată la articolul **2 alineatul (2a), articolul 7a, articolul 9 alineatul (3a), articolul 10** alineatul (2), **articolul 11 alineatul (2a) și** articolul 12 alineatul (1) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

Amendamentul 65

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (2) și al articolului 12 alineatul (1) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu formulează obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă,

Amendamentul

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului **2 alineatul (2a), articolului 7a, articolului 9 alineatul (3a), articolului 10** alineatul (2), **articolului 11 alineatul (2a)** și al articolului 12 alineatul (1) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu formulează

înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 16 – paragraful 1

Regulamentul (CE) nr. 595/2009

Articolul 5 – alineatul 4 – litera l

Textul propus de Comisie

„(l) o procedură pentru a verifica, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative, dacă vehiculele care au fost înmatriculate și au intrat în circulație respectă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil determinate în temeiul prezentului regulament și al măsurilor de punere în aplicare a acestuia;”.

Amendamentul

„(l) o procedură pentru a verifica, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative, dacă vehiculele care au fost înmatriculate și au intrat în circulație respectă valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil determinate în temeiul prezentului regulament și al măsurilor de punere în aplicare a acestuia; ***această procedură este, de asemenea, desfășurată de părți terțe acreditate și independente, în conformitate cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) nr. 2018/858^{1a} al Parlamentului European și al Consiliului.***”

^{1a} ***Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).***

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 16a

Modificare adusă Directivei 96/53/CE a Consiliului

În anexa I la Directiva 96/53/CE^{1a} se adaugă următoarele puncte după punctul 2.2.4.2:

„2.2.5 Greutatea maximă autorizată a combinațiilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi, astfel cum sunt definite la articolul 5 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) .../...

[Propunere de regulament COM(2018)284], este mărită cu greutatea suplimentară necesară pentru tehnologia de alimentare cu combustibil alternativ, cu cel mult 1 tonă.

2.2.6 Greutatea maximă autorizată a combinațiilor de vehicule cu emisii zero este mărită cu greutatea suplimentară necesară pentru tehnologiile cu emisii zero care depind de gama de emisii zero a vehiculului, cu cel mult 2 tone. Până cel târziu la 1 iulie 2019, Comisia adoptă o formulă pentru a calcula greutatea necesară.”

^{1a} **Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).**

Amendamentul 67

Propunere de regulament Anexa I – punctul 2 – subpunctul 2.3

2.3. Calculul factorului de emisii zero sau scăzute menționat la articolul 5

eliminat

Pentru fiecare producător și fiecare an calendaristic, factorul de emisii zero sau scăzute (ZLEV) menționat la articolul 5 se calculează după cum urmează:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ minimum } 0,97$$

unde:

V reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a).

V_{conv} reprezintă numărul de vehicule grele noi ale producătorului, cu excepția vehiculelor de uz specific în conformitate cu articolul 4 litera (a) și a vehiculelor grele cu emisii zero sau scăzute;

V_{zlev} reprezintă suma dintre V_{in} și V_{out},

unde:

nul

reprezintă suma corespunzătoare tuturor vehiculelor grele noi cu emisii zero sau scăzute, care prezintă caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a)-(d);

nul

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

V_{out} reprezintă numărul total de vehicule grele cu emisii zero sau scăzute din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, înmulțit cu 2 și cu un V_{conv} de maximum 1,5 %.

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – subpunctul 2.7 - formulă

Textul propus de Comisie

$$CO2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor;

ZLEV este determinat la punctul 2.3

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

MPW_{sg} este determinat la punctul 2.6

$avgCO2_{sg}$ este determinat la punctul 2.2

Amendamentul

$$CO2 = \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

unde:

\sum_{sg} reprezintă suma corespunzătoare tuturor subgrupurilor;

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

MPW_{sg} este determinat la punctul 2.6

$avgCO2_{sg}$ este determinat la punctul 2.2

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – paragraful 1 – formulă – rândul 1

Textul propus de Comisie

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Amendamentul

$$T = ZLEV_benchmark_factor * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – paragraful 1 – formulă – rândul 4

Textul propus de Comisie

rf reprezintă obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ (în %), specificat la articolul 1 literele (a) și (b) pentru un anumit an calendaristic;

Amendamentul

reprezintă obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ (în %), specificat la articolul 1 **primul paragraf** literele (a) și (b) pentru un anumit an calendaristic;

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru perioada 2025 - 2029, factorul ZLEV_benchmark_factor este (1+y-x), cu excepția situației în care această sumă

este mai mare de 1,03 sau mai mică de 0,97, când factorul ZLEV_benchmark_factor se stabilește la 1,03 sau la 0,97, după caz.

Unde:

x este 5 %

y este proporția de vehicule cu emisii zero și scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule grele nou-înmatriculate, calculată ca suma dintre numărul total de vehicule cu emisii zero din categoria N care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 510/2011 și care nu îndeplinesc caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a) - (d) și numărul total de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute care îndeplinesc caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a) - (d), unde fiecare dintre acestea se calculează ca ZLEV_specific folosind formula de mai jos, împărțit la numărul total de vehicule înmatriculate în anul calendaristic relevant;

*ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})),
unde:*

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

rCO_{2sg} este valoarea determinată în secțiunea 3.

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 4 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru 2030, factorul ZLEV_benchmark_factor este (1+y-x), cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05, când factorul ZLEV_benchmark_factor se stabilește la 1,05;

Dacă această sumă este cuprinsă între 1,0

și 0,98, factorul ZLEV_benchmark_factor se stabilește ca fiind egal cu 1,0;

dacă această sumă este mai mică de 0,95, factorul ZLEV_benchmark_factor se stabilește ca fiind egal cu 0,95.

Unde:

x este 20 %, făcând obiectul unei revizuirii în temeiul articolului 13;

y este proporția de vehicule cu emisii zero și scăzute din parcul de vehicule al producătorului de vehicule grele nou-înmatriculate, calculată ca suma dintre numărul total de vehicule cu emisii zero din categoria N care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 510/2011 și care nu îndeplinesc caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a) - (d) și numărul total de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute care îndeplinesc caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (a) - (d), unde fiecare dintre acestea se calculează ca ZLEV_specific folosind formula de mai jos, împărțit la numărul total de vehicule înmatriculate în anul calendaristic relevant

*ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})), unde:*

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

rCO_{2sg} este valoarea determinată în secțiunea 3.