



Document de ședință

A9-0234/2022

4.10.2022

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Ismail Ertug

Legenda simbolurilor utilizate

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

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

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

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

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

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

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

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

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	134
ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR DE LA CARE RAPORTORUL A PRIMIT CONTRIBUȚII	138
AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ	145
AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE	246
AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ.....	368
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE	445
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	446

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2021)0559),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0331/2021),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Adunarea Națională din Franța în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 8 decembrie 2021,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere avizele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, Comisiei pentru industrie, cercetare și energie și Comisiei pentru dezvoltare regională,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0234/2022),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴³ a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei⁴⁴ menționate indică dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul Uniunii, precum și lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta ia act de faptul că absența unei metodologii comune clare pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrelor naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație în care nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și politicile de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul.

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

⁴⁴ COM(2020) 789 *final*.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶

Amendamentul

(1) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴³ a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei⁴⁴ menționate indică dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul Uniunii, precum și lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta ia act de faptul că absența unei metodologii comune clare pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrelor naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație în care nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și politicile de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul. ***Acest lucru, la rândul său, a dus la incapacitatea de a crea o rețea cuprinzătoare și completă de infrastructură pentru combustibili alternativi în întreaga Uniune.***

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

⁴⁴ COM(2020)0789.

Amendamentul

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶

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

și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁷ stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. **Revizuirea acestor** instrumente ar trebui să **fie aliniată la revizuirea regulamentului actual, pentru a asigura un cadru coerent pentru utilizarea și introducerea combustibililor alternativi în transportul rutier, precum și pentru a accelera** adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și **a combustibililor alternativi și**, prin urmare, **a crea** o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare.

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul

Amendamentul

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul

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

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur

aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, sunt necesare investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. ***În plus, statele membre și Comisia ar trebui să evalueze starea actuală a pieței hidrogenului pentru aviație, precum și dezvoltarea sa în viitor și să prezinte un studiu de fezabilitate cu privire la instalarea infrastructurii aferente alimentării aeronavelor, inclusiv, după caz, un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibilii alternativi în aeroporturi, în special pentru reîncărcarea cu energie electrică și pentru realimentarea cu hidrogen a aeronavelor.*** Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țarm. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor.

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

Amendamentul

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur

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

instrument, care ar trebui să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate în diferitele moduri de transport **și în diferite state membre și regiuni**. În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice pe bază de baterii și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile, **drept care sunt necesare obiective mai ambițioase pentru aceste tehnologii mature**. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt **și ele** disponibile pe piață, **deși într-o măsură mai mică**. În plus, nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, precum și trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen sunt utilizate în prezent în diferite proiecte și în cadrul primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute vor intra pe piață abia în jurul anului 2030 și, în special, în sectorul aviației chiar și mai târziu, iar comercializarea integrală a acestora va necesita timp. **Uniunea ar trebui să își intensifice eforturile de a elimina treptat combustibilii fosili gazoși sau lichizi și de a promova alte opțiuni din surse regenerabile, iar utilizarea combustibililor fosili ar trebui să fie** posibilă numai dacă este integrată în mod clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în conformitate cu obiectivul pe termen lung al neutralității climatice în Uniune, necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile sau înlocuirea acestora cu combustibili din surse regenerabile, cum ar fi biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Astfel de biocombustibili și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. **Aceștia** pot fi practic utilizați **în** tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați împreună cu infrastructura existentă sau, dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.

Amendamentul

(6) **Pentru a maximiza potențialul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, astfel de biocombustibili, inclusiv biogazul, precum și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. Acest lucru este deosebit de important pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul aviației și în cel al transportului maritim, pentru care electrificarea va fi mai lentă. Acești combustibili** pot fi practic utilizați **cu** tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați împreună cu infrastructura existentă sau, dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) **Este important să se respecte principiul general al neutralității tehnologice și al „eficienței energetice înainte de toate” în ceea ce privește tehnologiile necesare pentru realizarea**

neutralității climatice, deoarece unele dintre tehnologiile care vor fi necesare în viitorul apropiat necesită în continuare investiții în cercetare și în dezvoltare, menținând, în același timp, concurența pe piață între diferitele tehnologii alternative și ținând seama în mod corespunzător de accesibilitatea financiară și de diferitele puncte de plecare ale statelor membre.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(7) **Utilizarea susținută a gazului natural lichefiat (GNL) nu este compatibilă cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică. Prin urmare, GNL din transportul maritim ar trebui eliminat treptat cât mai curând posibil și înlocuit cu alte opțiuni mai durabile. Totuși, pe termen scurt, este probabil ca GNL să joace un rol de tranziție în transportul maritim, unde, în prezent, nu există nicio tehnologie de propulsie cu emisii zero viabilă din punct de vedere economic. Comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” indică faptul că, până în 2030, navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață, lucrându-se deja la astfel de proiecte. Ar trebui ca evoluțiile ulterioare în acest sens să fie promovate, raportate și monitorizate corespunzător.** Conversia flotei ar trebui să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. **Având în vedere rolul GNL în tranziție, disponibilitatea infrastructurii pentru buncherajul GNL în porturi ar trebui să depindă de cerere, în special în ceea ce privește noile investiții publice.** Spre deosebire de transportul maritim, pentru căile navigabile interioare, cu nave în mod normal mai mici și distanțe mai scurte, tehnologiile de

propulsie cu emisii zero, cum ar fi hidrogenul și energia electrică, **devin treptat tehnologii mature**, ar trebui să pătrundă mai rapid pe piețe **și ar putea avea un rol important pentru transportul maritim în ceea ce privește extinderea soluțiilor de propulsie cu emisii zero**. Se preconizează că GNL nu va mai juca un rol semnificativ în acest sector. Combustibilii pentru transport, cum ar fi GNL, trebuie să fie decarbonizați din ce în ce mai mult prin amestecarea/înlocuirea cu biometan lichefiat (bio-GNL) sau cu combustibili gazoși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de exemplu. Acești combustibili decarbonizați pot fi utilizați în aceeași infrastructură precum combustibilii fosili gazoși, permițând astfel o trecere treptată la combustibili decarbonizați.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului, **în special în zonele geografice în care este mai puțin probabil ca proprietarii de vehicule ușoare să dețină locuri de parcare private. Este necesar, de asemenea, să se acorde o atenție specială centrelor cu o densitate a populației relativ mai ridicată și cu o cotă de piață a vehiculelor electrice mai mare, precum și să crească ratele naționale de instalare a infrastructurii aferente. Odată ce se atinge o anumită cotă de utilizare a vehiculelor electrice într-un anumit stat membru, piața ar trebui să se regleze singură.** Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune, **inclusiv pe teritoriul insulelor și al regiunilor ultraperiferice ale UE și înspre acestea, cu excepția situațiilor în care costurile implicate nu sunt proporționale cu beneficiile, când statele membre pot să facă derogări sau să aibă în vedere dezvoltarea unei infrastructuri în afara rețelei. Dezvoltarea unei astfel de rețele de infrastructuri ar facilita accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor din Uniune, inclusiv ale regiunilor ultraperiferice și ale altor zone îndepărtate sau rurale, consolidând coeziunea socială, economică și teritorială între ele.**

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza **ponderii vehiculelor** electrice înmatriculate în **totalul parcului de vehicule al statului** membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât la un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile, **precum și populația și cotele de piață ale vehiculelor electrice**. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre. **Mai mult, Comisia ar trebui să evalueze modul în care vehiculele cu panouri solare integrate pot influența instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului și, dacă este cazul, orice modificare semnificativă a obiectivelor de instalare a infrastructurii de încărcare din prezentul regulament.**

Amendamentul 10

**Propunere de regulament
Considerentul 11**

Textul propus de Comisie

(11) Punerea în aplicare în statele membre ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare

Amendamentul

(11) Punerea în aplicare în statele membre ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare

accesibile publicului, **mai ales** în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ar trebui, de asemenea, să fie utilizate pentru a spori confortul consumatorilor, în special în cadrul rețelei TEN-T, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune.

fixe, în afara rețelei sau mobile care să fie accesibile publicului, **într-un mod care să sprijine echilibrul teritorial și călătoriile multimodale, să evite disparitățile regionale și să garanteze că niciun teritoriu nu este lăsat în urmă. Instalarea acestora este deosebit de importantă în zonele rezidențiale în care nu există spații de parcare în afara drumurilor publice și în care vehiculele sunt parcate de obicei perioade lungi, inclusiv în zonele de staționare a taxiurilor și** în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ar trebui, de asemenea, să fie utilizate pentru a spori confortul consumatorilor, în special în cadrul rețelei TEN-T, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să rezulte în primul rând din investiții de pe piața privată. Totuși, până la crearea unei piețe competitive, statele membre ar trebui să sprijine instalarea infrastructurii în cazurile în care condițiile de piață impun acordarea de sprijin public, cu condiția ca acesta să respecte pe deplin normele privind ajutoarele de stat. Acolo unde este cazul, statele membre ar trebui să țină seama și de faptul că, în anumite părți ale teritoriului lor, cererea pentru un număr adecvat de puncte de încărcare poate varia pe tot parcursul anului, așa cum se întâmplă în multe destinații turistice. În astfel de cazuri, eventuala

instalare a unei infrastructuri mobile temporare de încărcare în afara rețelei ar oferi mai multă flexibilitate și ar facilita satisfacerea cererii sezoniere, fără a necesita instalarea unei infrastructuri fixe.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11b) După caz, Comisia ar trebui să revizuiască obiectivele stabilite în prezentul regulament pentru infrastructura de reîncărcare cu energie electrică destinată vehiculelor ușoare și, respectiv, grele pentru a le asigura compatibilitatea cu cerințele stabilite în regulamentele Uniunii referitoare la standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele ușoare și, respectiv, grele.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 11 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11c) Comisia ar trebui să revizuiască necesitatea de a include cerințe privind infrastructura de încărcare pentru a deservi bicicletele asistate electric și autovehiculele din categoria L, cum ar fi bicicletele electrice motorizate și mopederile electrice, și, în special, posibilitatea de a dota infrastructura de încărcare cu prize de curent electric de uz casnic care să permită încărcarea cu ușurință a unor astfel de vehicule, deoarece acestea constituie un mod de transport care poate contribui la

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, infrastructura accesibilă publicului pentru vehiculele grele electrice este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune. O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele grele electrice în întreaga Uniune pentru a sprijini **introducerea preconizată pe** piața a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.

Amendamentul

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, infrastructura accesibilă publicului pentru vehiculele grele electrice este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune **și, prin urmare, este necesar să se accelereze instalarea infrastructurii**. O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele grele electrice în întreaga Uniune pentru a sprijini **în mod proactiv creșterea cotei de piață** a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Prin urmare, este necesară o investiție publică inițială în infrastructura pentru vehiculele grele electrice, iar orice dezvoltare suplimentară a infrastructurii în afara celei prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie condiționată de creșterea cotei lor de piață la nivelul Uniunii, la nivel național și la nivel regional, precum și de date pertinente

privind traficul.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) În prezent, se elaborează noi standarde privind infrastructura de încărcare pentru vehiculele grele. Este posibil din punct de vedere tehnic să se asigure capacitatea de modernizare a conexiunilor fizice și a protocoalelor de schimb de comunicații, astfel încât stațiile de încărcare și punctele de încărcare individuale să poată fi modernizate în conformitate cu un nou standard într-o etapă ulterioară. Prin urmare, Comisia ar trebui să aibă în vedere creșterea puterii de ieșire individuale a stațiilor de reîncărcare din grupurile de reîncărcare de îndată ce vor fi disponibile noile specificații tehnice comune.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcările publice sau parcările supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcările publice sau parcările supermarketurilor. **În astfel de locuri, în care spațiile de parcare au peste 30 de locuri de parcare, statele membre ar trebui să se asigure că se instalează un număr suficient de puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.** Un punct de reîncărcare sau de

de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) Pentru a evita orice consecință nedorită a prezentului regulament care să conducă la descurajarea instalării infrastructurii de încărcare pentru parcurile de vehicule captive, cum ar fi transportul public, stațiile de reîncărcare accesibile publicului dedicate parțial flotelor de transport public pot fi luate în calcul pentru îndeplinirea obiectivelor pertinente stabilite în prezentul regulament. Punctele de reîncărcare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți.

Amendamentul 19

Propunere de regulament
Considerentul 17 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17b) Pentru a spori confortul consumatorilor, statele membre ar trebui să încurajeze operatorii de puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului să se asigure că programul de lucru al serviciilor și perioada lor de funcționare răspund pe deplin nevoilor utilizatorilor finali.

Amendamentul 20

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

sisteme respectă cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(21) Numărul tot mai mare de vehicule electrice din modurile de transport rutier, feroviar, maritim și din alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare într-un mod care să nu cauzeze congestione și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. **Punctele de reîncărcare inteligentă, precum și punctele de reîncărcare din afara rețelei, în special, pot** facilita și mai mult integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică **și pot reduce impactul vehiculelor electrice asupra rețelei de distribuție a energiei electrice**, deoarece **permit** răspunsul părții de consum prin agregare și prin răspunsul părții de consum bazat pe preț. Integrarea sistemului poate fi facilitată în continuare prin reîncărcare bidirecțională (vehicul-rețea). Toate punctele de reîncărcare ar trebui, prin urmare, să accepte reîncărcarea inteligentă.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Încărcarea bidirecțională atât în infrastructura privată, cât și în cea accesibilă publicului ar putea încuraja oamenii să cumpere vehicule electrice, întrucât acestea pot fi utilizate apoi pentru

mobilitate, dar și pentru stocarea energiei. Prin urmare, obstacolele legislative, cum ar fi dubla impozitare, ar trebui prevenite pentru a dezvolta în continuare argumentele economice ale încărcării bidirecționale și ar trebui pus la dispoziție un număr suficient de stații de încărcare private și accesibile publicului pentru o încărcare inteligentă bidirecțională.

Justificare

Disponibilitatea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare bidirecțională (V2G), atât privată, cât și accesibilă publicului, permite proprietarului vehiculului să-l utilizeze atât pentru mobilitate, cât și pentru stocarea energiei. Prin urmare, aceasta stimulează adoptarea vehiculelor electrice și încurajează integrarea sectorului.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 21 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21b) Pentru a asigura realizarea sustenabilă a tranziției rapide către electromobilitate, Uniunea ar trebui să își asume rolul de lider global în ceea ce privește produsele, tehnologiile, serviciile și inovațiile sustenabile, în special în ceea ce privește un lanț valoric al bateriilor care să fie circular, echitabil din punct de vedere social, sustenabil și responsabil din punctul de vedere al mediului, inclusiv în ceea ce privește securitatea și sustenabilitatea locurilor de muncă în tranziția către un sector al transportului rutier, maritim și aerian cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Instalarea și operarea punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice ar trebui să se desfășoare pe o piață competitivă, care oferă acces liber tuturor părților interesate în lansarea sau operarea infrastructurilor de reîncărcare. Având în vedere numărul limitat de locuri alternative de pe autostrăzi, concesiunile existente pe autostrăzi, cum ar fi cele pentru stațiile de realimentare convenționale sau zonele de odihnă, reprezintă un motiv de îngrijorare, deoarece acestea se pot derula pe perioade

Amendamentul

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

Amendamentul

(23) Instalarea și operarea punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice ar trebui să se desfășoare pe o piață competitivă, care oferă acces liber tuturor părților interesate în lansarea sau operarea infrastructurilor de reîncărcare. **Prin urmare, statele membre ar trebui să prevină apariția unor operatori dominanți de infrastructură de încărcare în faza de dezvoltare a infrastructurii. Autoritățile regionale și locale sprijină acest obiectiv prin desemnarea unor zone pentru**

foarte lungi și uneori chiar fără o dată de încheiere specificată. Statele membre ar trebui să încerce, în măsura în care este posibil și în conformitate cu Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵³, să atribuie în mod competitiv noi concesiuni specifice pentru stațiile de reîncărcare situate în zonele de repaus existente pe autostrăzi sau în apropierea acestora, pentru a limita costurile de instalare și pentru a permite intrarea pe piață a unor noi operatori.

operatorii concurenți. Având în vedere numărul limitat de locuri alternative ***pentru operatorii de infrastructură de încărcare*** de pe autostrăzi, concesiunile existente pe autostrăzi, cum ar fi cele pentru stațiile de realimentare convenționale sau zonele de odihnă, reprezintă un motiv de îngrijorare, deoarece acestea se pot derula pe perioade foarte lungi și uneori chiar fără o dată de încheiere specificată. Statele membre ar trebui să încerce, în măsura în care este posibil și în conformitate cu Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵³, să atribuie în mod competitiv noi concesiuni specifice pentru stațiile de reîncărcare situate în zonele de repaus existente pe autostrăzi sau în apropierea acestora, pentru a ***preveni afectarea spațiilor verzi și pentru a*** limita costurile de instalare, ***precum*** și pentru a permite intrarea pe piață a unor noi operatori. ***Posibilitatea de a instala puncte de reîncărcare ale operatorilor concurenți într-o zonă de repaus pe autostradă poate fi, de asemenea, luată în considerare.***

⁵³ Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).

⁵³ Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Statele membre au la dispoziție o gamă vastă de surse de finanțare pentru a sprijini instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum, în special, Mecanismul de redresare și reziliență instituit prin Regulamentul (UE) 2021/241^{1a}, instrumentul de sprijin tehnic al Comisiei instituit prin

**Regulamentul (UE) 2021/240^{1b},
Mecanismul pentru interconectarea
Europei instituit prin Regulamentul (UE)
2021/1153^{1c} și parteneriatele și misiunile
programului Orizont Europa, în special
propunerea de misiune pentru orașe
inteligente și neutre din punct de vedere
climatic, care vizează ca 100 de orașe să
devină neutre din punct de vedere climatic
până în 2030. În plus, Fondul european
de dezvoltare regională și Fondul de
coeziune, instituite prin Regulamentul
(UE) 2021/1058^{1d}, sunt disponibile pentru
sprijinirea investițiilor în cercetare,
inovare și instalare, mai ales în statele
membre și regiunile mai puțin dezvoltate,
iar programul InvestEU, prin secțiunea sa
pentru infrastructură sustenabilă, poate
stimula investițiile adaptate exigențelor
viitorului în Uniunea Europeană, poate
contribui la mobilizarea investițiilor
private și poate oferi servicii de
consultanță promotorilor de proiecte și
operatorilor care lucrează în domeniul
infrastructurii sustenabile și al activelor
mobile. În ultimii ani, Grupul BEI și-a
intensificat sprijinul pentru a grăbi ritmul
tehnologiilor mai noi, ca
electromobilitatea și digitalizarea, în
cadrul mecanismului pentru un transport
mai curat și se așteaptă ca BEI să ofere în
continuare o serie de structuri de
finanțare pentru a contribui la
accelerarea instalării. Statele membre ar
trebui să valorifice aceste posibilități de
finanțare, în special pentru a sprijini
transportul în comun și soluțiile active de
transport și pentru a finanța măsurile
menite să îi sprijine pe cetățenii care se
confruntă cu sărăcia energetică și în
materie de mobilitate.**

^{1a} Regulamentul (UE) 2021/241 al
Parlamentului European și al Consiliului
din 12 februarie 2021 de instituire a
Mecanismului de redresare și reziliență

^{1b} Regulamentul (UE) 2021/240 al

Parlamentului European și al Consiliului din 10 februarie 2021 de instituire a unui Instrument de sprijin tehnic

^{1c} Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014

^{1d} Regulamentul (UE) 2021/1058 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Transparența prețurilor **este esențială** pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice **diferitele componente ale costurilor**.

Amendamentul

(24) Transparența **și accesibilitatea** prețurilor **sunt esențiale** pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, **afișând, acolo unde este cazul, costul per kWh sau per kg**, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice **și să anticipeze costul total al operațiunii de reîncărcare sau de realimentare**.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 24 a (nou)

(24a) *Adoptarea vehiculelor electrice pe bază de baterii și a celor pe bază de hidrogen va conduce la o modificare substanțială a modelelor de reîncărcare, ceea ce face ca informațiile privind disponibilitatea punctelor de reîncărcare cu energie electrică și a stațiilor de realimentare să fie esențiale pentru a călători fără probleme în interiorul UE. Pentru a optimiza eficiența atât a planificării călătoriei, cât și a reîncărcării sau a realimentării, conducătorii auto ar trebui să beneficieze de informații cuprinzătoare cu privire la disponibilitatea punctelor specifice de reîncărcare și de realimentare și la perioadele de așteptare preconizate. Prin urmare, statele membre ar trebui să încurajeze operatorii să pună sisteme de informații la dispoziția utilizatorilor finali. Aceste sisteme ar trebui să fie precise, ușor de utilizat și disponibile în limbile oficiale ale statului membru și în limba engleză.*

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 25

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

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

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

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

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, crearea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic⁵⁴. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, în întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și **grole** alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

⁵⁴ COM(2020) 301 *final*.

Amendamentul

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, crearea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic⁵⁴. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, în întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare, **a vehiculelor grele și a vehiculelor de transport colectiv de pasageri pe distanțe lungi** alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

⁵⁴ COM(2020)0301.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁵, ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare. În cadrul nodurilor urbane, autoritățile publice ar trebui să ia în considerare instalarea stațiilor în centrele multimodale de transport de marfă, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 28

Amendamentul

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁵, ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare. În cadrul nodurilor urbane, autoritățile publice ar trebui să ia în considerare instalarea stațiilor în centrele multimodale de transport de marfă, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare și **transportul colectiv de pasageri pe distanțe lungi**.

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **există încă un anumit grad de incertitudine** cu privire la tipul de vehicule **care** vor intra pe piață și **la tipul de tehnologii care** vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus să introducă în masă de la început vehicule alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen în stare gazoasă la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule. În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze, de asemenea, hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **nu se știe încă** cu **certitudine ce fel** de vehicule vor intra pe piață și **ce tehnologii** vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus să introducă în masă de la început vehicule alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen în stare gazoasă la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule. În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze, de asemenea, hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020)0301.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 28 a (nou)

(28a) Este important să se sprijine instalarea efectivă prevăzută a infrastructurii de realimentare cu hidrogen în statele membre. Acest lucru va necesita coordonarea între toate părțile interesate, inclusiv între instituțiile europene, naționale și regionale, sindicate și industrie. Pentru a facilita și a mobiliza finanțarea privată, astfel încât aceasta să atingă obiectivele pertinente identificate în prezentul regulament, ar trebui, de asemenea, să fie utilizate inițiative precum întreprinderea comună pentru un hidrogen curat, instituită prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 30

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

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte **plata electronică cu cardul sau dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată și, dacă este posibil, instrumente de plată suplimentare care sunt utilizate pe scară largă în Uniune.** Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la

reîncărcare sau de realimentare.

punctul de reîncărcare sau de realimentare.
Pentru a garanta că stațiile de încărcare și de realimentare oferă moduri de plată ușor de utilizat de către consumatori și fără sincope, Comisia ar trebui să fie încurajată să modifice Directiva (UE) 2015/2366 pentru a asigura că plata contactless cu cardul este posibilă la stațiile de încărcare și de realimentare.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 30 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(30a) Pentru a asigura că infrastructura de reîncărcare este utilizată eficient și crește atât încrederea consumatorilor în electromobilitate, cât și fiabilitatea, este esențial să se asigure că toți utilizatorii au acces la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, indiferent de marca autoturismului, într-un mod simplu și nediscriminatoriu.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(31) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincope pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu ***handicap*** și persoanele în vârstă. ***În principiu***, amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi ***utilizate de o cât mai mare parte a publicului***, în special de către persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și

(31) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea și accesibilitatea fără sincope pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu ***dizabilități*** și persoanele în vârstă. Amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi ***accesibile și ușor de utilizat de către întregul public***, în special de către persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și

persoanele cu **handicap**. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul parcurii, asigurarea faptului că stația de reîncărcare nu este instalată pe o suprafață cu borduri, asigurarea faptului că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare se află la o înălțime adecvată și că greutatea cablurilor de reîncărcare și de realimentare este de așa natură încât persoanele cu o putere limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe **trebuie** să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate din anexele I și III la Directiva 2019/882⁵⁷ ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.

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

persoanele cu **dizabilități**. Aceasta ar trebui să includă, de exemplu, asigurarea unui spațiu suficient în jurul parcurii, asigurarea faptului că stația de reîncărcare nu este instalată pe o suprafață cu borduri, asigurarea faptului că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare se află la o înălțime adecvată și că greutatea cablurilor de reîncărcare și de realimentare este de așa natură încât persoanele cu o putere limitată să le poată manipula cu ușurință. În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe **ar trebui** să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate din anexele I și III la Directiva 2019/882⁵⁷ ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.

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

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și pot contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al celor de navigație interioară. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și „de nave de pasageri trebuie să respecte pozițiile de reducere a emisiilor la dană. Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să asigure faptul că sectorul găsește o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime

Amendamentul

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal, **fixe sau mobile**, pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și pot contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al celor de navigație interioară. **Beneficiile pentru sănătatea publică și pentru climă ale utilizării alimentării cu energie electrică de la mal față de alte opțiuni sunt importante în ceea ce privește calitatea aerului din zonele urbane din jurul porturilor.** În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și „de nave de pasageri

centrale și globale TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. Aplicarea acestor obiective tuturor porturilor maritime TEN-T ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între porturi.

trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor la dană. Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să asigure faptul că sectorul găsește o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime *situate pe rețeaua centrală și globală* TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. ***Întrucât în Uniune există diverse cadre de guvernare care reglementează porturile maritime, pentru a atinge aceste obiective, statele membre pot decide ca infrastructura să fie instalată în terminalele pertinente cu cel mai mare număr de escale în port pentru fiecare tip de navă în parte.*** Aplicarea acestor obiective tuturor porturilor maritime TEN-T ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între porturi. ***Având în vedere costul și complexitatea instalării infrastructurii de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime, este esențial să se acorde prioritate investițiilor în porturi și, acolo unde este cazul, între terminale, în special acolo unde aceste investiții au cel mai mult sens în ceea ce privește utilizarea, viabilitatea economică, reducerea gazelor cu efect de seră și a poluării aerului, precum și capacitatea rețelei.***

Amendamentul 38

Propunere de regulament Considerentul 32 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32a) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a asigura conversia suficientă a frecvenței, rezerva de energie electrică și extinderea suficientă a rețelei de energie electrică, în ceea ce privește conectivitatea și capacitatea, pentru a garanta că se furnizează o alimentare suficientă cu energie electrică de la mal pentru a satisface cererea de energie electrică care

rezultă din furnizarea de energie electrică de la mal în porturi, astfel cum se prevede în prezentul regulament. Pentru a asigura continuitatea, statele membre ar trebui să modernizeze și să întrețină rețeaua, astfel încât aceasta să poată face față cererii crescute din prezent și din viitor de alimentare cu energie electrică de la mal în porturi. În cazul în care este imposibil să se furnizeze suficientă energie electrică de la mal din cauza capacității reduse a rețelei locale conectate la port, acest lucru ar trebui remediat de statul membru respectiv și nu ar trebui să fie considerat o nerespectare de către port sau de către proprietarul sau operatorul navei a cerințelor prezentului regulament, atât timp cât capacitatea insuficientă a rețelei locale este atestată în mod corespunzător de către administratorul rețelei.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 32 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32b) Dezvoltarea și introducerea combustibililor alternativi în sectorul maritim necesită o abordare coordonată pentru ca cererea și oferta să corespundă și pentru a evita deprecierea activelor. Prin urmare, toți actorii publici și privați relevanți ar trebui să fie implicați în introducerea combustibililor alternativi și, în special, a energiei electrice de la mal, inclusiv, dar fără a se limita la autoritățile competente de la nivel local, regional și național, autoritățile portuare, operatorii de terminale, operatorii de rețea, operatorii de alimentare cu energie electrică de la mal, proprietarii de nave și alți actori relevanți de pe piața maritimă.

Amendamentul 40

**Propunere de regulament
Considerentul 32 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32c) Pentru a asigura un cadru legislativ coerent pentru utilizarea și introducerea combustibililor alternativi, prezentul regulament ar trebui să fie aliniat la Regulamentul XXXX-XXX [FuelEU în domeniul maritim] și la Directiva 2003/96/CE [Directiva privind impozitarea energiei]. Această aliniere ar trebui să asigure faptul că dispozițiile privind furnizarea energiei electrice de la mal în porturi este însoțită de norme care impun navelor să utilizeze alimentarea cu energie electrică de la mal și care stimulează utilizarea acesteia prin intermediul unei scutiri fiscale.

Amendamentul 41

**Propunere de regulament
Considerentul 32 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32d) Acordarea de prioritate anumitor segmente ale transportului maritim pentru furnizarea și utilizarea energiei electrice de la mal pentru a reduce emisiile produse la dană nu ar trebui să scutească alte segmente să contribuie la obiectivele climatice și la cele de reducere la zero a poluării. Prin urmare, în cadrul revizuirii prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze extinderea dispozițiilor referitoare la alimentarea minimă cu energie electrică de la mal în porturile maritime situate pe rețeaua centrală și globală TEN-T pentru a include și navele mai mici, precum și alte tipuri de nave. Comisia ar trebui să ia în considerare în special disponibilitatea datelor pertinente, reducerea potențială a emisiilor de gaze cu efect de seră și a

poluării aerului, dezvoltarea tehnologică și eficacitatea extinderii domeniului de aplicare în ceea ce privește beneficiile pentru climă și sănătate, amplexarea sarcinii administrative, precum și consecințele sale financiare și sociale. Mai mult, Comisia ar trebui să evalueze extinderea dispozițiilor pentru a cuprinde infrastructura care ar furniza energie electrică de la mal navelor ancorate într-o zonă portuară;

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 32 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32e) Este important să se evite deprecierea activelor și să se asigure că investițiile publice și private care sunt realizate în prezent sunt adaptate exigențelor viitorului și contribuie la traiectoria neutră din punct de vedere climatic, așa cum a fost stabilită în Pactul verde european. Introducerea pe scară largă a energiei electrice de la mal în porturile maritime trebuie să fie luată în considerare împreună cu introducerea actuală și viitoare a tehnologiilor echivalente alternative cu emisii zero de gaze cu efect de seră și zero poluanți, în special a tehnologiilor care asigură reduceri ale emisiilor și ale poluanților atât la dană, cât și în timpul navigației.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 34

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de

volumele lor de trafic. Porturile maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui exceptate de la cerințele obligatorii pentru categoriile de nave corespunzătoare, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se evite instalarea unei capacități insuficient utilizate. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor din Uniune. Este posibil ca capacitatea de producție de energie **din aceste insule** să nu fie întotdeauna suficientă pentru a ține seama de cererea de energie necesară pentru a sprijini furnizarea alimentării cu energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, **insulele** ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

volumele lor de trafic. Porturile maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui exceptate de la cerințele obligatorii pentru categoriile de nave corespunzătoare, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se evite instalarea unei capacități insuficient utilizate. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor din Uniune, **precum și a regiunilor ultraperiferice, care folosesc transportul maritim pentru activitățile turistice**. Este posibil ca, **în aceste zone**, capacitatea de producție de energie să nu fie întotdeauna suficientă pentru a ține seama de cererea de energie necesară pentru a sprijini furnizarea alimentării cu energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, **aceste teritorii** ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 35

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(35) O rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL, **hidrogen și amoniac** în porturile maritime ar trebui să fie disponibilă până în 2025. **Având în vedere rolul GNL de combustibil de tranziție, instalarea infrastructurii aferente ar trebui să fie determinată de cererea de pe piață, pentru a evita deprecierea activelor**

și capacitatea insuficient utilizată.

Punctele de realimentare cu GNL includ, printre altele, terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave de buncheraj și barje.

Amendamentul 45

Propunere de regulament Considerentul 36

Textul propus de Comisie

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților auxiliare de alimentare) sau prin unități de alimentare de la sol (GPU). **Acest lucru** ar trebui să **reducă** emisiile poluante și sonore, **să îmbunătățească** calitatea aerului și **să reducă** impactul asupra schimbărilor climatice. Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturile TEN-T.

Amendamentul

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților auxiliare de alimentare) sau prin unități de alimentare de la sol (GPU). **Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial cuprinse în domeniul de aplicare al prezentului regulament ar trebui să utilizeze alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturi. În plus, pentru ca aeronavele comerciale de pasageri să își oprească complet motoarele în timpul staționării, ar trebui luată în considerare instalarea sistemelor de aer condiționat în aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T. Acest lucru ar reduce** emisiile poluante și sonore, **ar îmbunătăți** calitatea aerului și **ar reduce** impactul asupra schimbărilor climatice. Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică **și sistemele de aer condiționat** atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturile TEN-T.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(37) În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică în care își prezintă planurile și obiectivele pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrului național de politică, cât și evaluarea Directivei 2014/94/UE au evidențiat necesitatea unor obiective mai ambițioase și a unei abordări mai bine coordonate la nivelul statelor membre, având în vedere accelerarea preconizată a adoptării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în special a vehiculelor electrice. În plus, vor fi necesare soluții alternative **la combustibilii fosili** în toate modurile de transport pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Pactului verde european. Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. Cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare.

Amendamentul

(37) În conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică în care își prezintă planurile și obiectivele pentru a asigura îndeplinirea acestor obiective. Atât evaluarea cadrului național de politică, cât și evaluarea Directivei 2014/94/UE au evidențiat necesitatea unor obiective mai ambițioase și a unei abordări mai bine coordonate la nivelul statelor membre, având în vedere accelerarea preconizată a adoptării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în special a vehiculelor electrice. În plus, **combustibilii fosili ar trebui eliminați treptat și** vor fi necesare soluții alternative **durabile** în toate modurile de transport pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Pactului verde european **și obiectivele climatice ale Uniunii**. Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. **Cadrele naționale de politică ar trebui să se bazeze pe analiza teritorială, identificarea diferitelor nevoi și luarea în considerare, dacă este cazul, a planurilor regionale și locale existente de instalare a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Ar trebui să se acorde atenție zonelor rurale pentru a se asigura accesibilitatea deplină a acestui tip de infrastructură. Mai mult,** cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare.

Amendamentul 47

Propunere de regulament
Considerentul 38

Textul propus de Comisie

(38) Cadrele naționale de politică revizuite **trebuie** să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

Amendamentul

(38) Cadrele naționale de politică revizuite **ar trebui să fie aliniate la obiectivele climatice ale Uniunii și să includă cote de piață și de trafic detaliate, în special pentru traficul de tranzit, monitorizarea și evaluarea frecvență a datelor, prezentând proiecții privind evoluția pieței și** acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare **nevoia de a asigura o tranziție justă din punct de vedere social și** necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii. **Cadrele naționale de politică revizuite ar trebui să țină seama în cea mai mare măsură de principiul „eficiența energetică înainte de toate”. Statele membre ar trebui să ia în considerare recomandarea și orientările privind aplicarea acestui principiu, lansate recent, care explică modul în care deciziile de planificare, de politică și de investiții pot reduce consumul de energie în mai multe sectoare esențiale, inclusiv în sectorul transporturilor.**

Amendamentul 48

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Considerentul 40

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 50

Propunere de regulament Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

40a. Deși numai aproximativ 56 % din rețeaua feroviară europeană existentă este electrificată, trenurile alimentate cu energie electrică constituie peste 80 % din numărul total de tren-kilometri parcurși. Cu toate acestea, se estimează că, în prezent, sunt încă în exploatare 6 000 de trenuri diesel. Întrucât funcționează pe bază de combustibili fosili, acestea generează emisii de gaze cu efect de seră și poluare atmosferică. Prin urmare, este necesar și urgent să continue instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în sectorul feroviar pentru a asigura tranziția de la trenurile alimentate cu combustibili fosili și, în consecință, pentru a garanta că toate sectoarele transporturilor își îndeplinesc rolul în tranziția către o economie neutră climatic. Astfel, este oportun ca prezentul regulament să propună obiective obligatorii. Sectorul feroviar are la dispoziție diferite tehnologii pentru a renunța la trenurile diesel, inclusiv electrificarea directă, trenurile alimentate cu baterii și aplicațiile hidrogenului, în cazul în care electrificarea directă a unui segment nu este posibilă din motive ce țin de rentabilitatea serviciului. Dezvoltarea acestor tehnologii necesită instalarea unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare adecvate în statele membre. Înainte de instalarea acestei infrastructuri, statele membre ar trebui să evalueze cu atenție cele mai bune locuri în care să fie amplasată și ar trebui, în special, să ia în considerare instalarea sa în nodurile multimodale și în nodurile urbane. Principiul „eficiența energetică înainte de toate” ar trebui să fie luat pe

deplin în considerare în deciziile de planificare și de investiții.

Amendamentul 51

Propunere de regulament Considerentul 41

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 52

Propunere de regulament Considerentul 41 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(41b) Statele membre ar trebui să introducă sisteme de stimulente și ar trebui să ia toate măsurile necesare atunci când încearcă să promoveze moduri de transport durabile. Ar trebui să se pună un accent deosebit pe rolul autorităților municipale sau regionale, care pot facilita adoptarea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi prin stimulente fiscale specifice, achiziții publice sau reglementări locale în materie de trafic.

Amendamentul 53

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

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

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul 54

Propunere de regulament Considerentul 43

Textul propus de Comisie

(43) Având în vedere diversitatea din ce în ce mai mare a tipurilor de combustibili

Amendamentul

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

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul

(43) Având în vedere diversitatea din ce în ce mai mare a tipurilor de combustibili

pentru autovehicule, asociată cu creșterea continuă a mobilității rutiere a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse pe piață **înainte de 18 noiembrie 2016**.

pentru autovehicule, asociată cu creșterea continuă a mobilității rutiere a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse **anterior** pe piață.

Amendamentul 55

Propunere de regulament Considerentul 44

Textul propus de Comisie

(44) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diversilor combustibili ar putea juca un rol important pentru utilizatorii de vehicule în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, o comparație a prețului unitar pentru anumiți combustibili alternativi și combustibili convenționali, exprimată sub forma „prețului combustibilului pe 100 km”, ar trebui afișată, în scop informativ, la toate stațiile de alimentare cu combustibil relevante.

Amendamentul

(44) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diversilor combustibili ar putea juca un rol important pentru utilizatorii de vehicule în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, o comparație a prețului unitar pentru anumiți combustibili alternativi și combustibili convenționali, exprimată sub forma „prețului combustibilului pe 100 km”, ar trebui afișată, în scop informativ, la toate stațiile de alimentare cu combustibil relevante. ***Consumatorilor ar trebui să li se clarifice faptul că această comparație a prețurilor se referă la prețurile medii ale carburanților din fiecare stat membru, care pot să difere de prețurile reale practicate la stația de alimentare cu combustibil în cauză. În plus, pentru reîncărcarea cu energie electrică și pentru realimentarea cu hidrogen ad-hoc, prețul perceput la stația în cauză ar trebui, de asemenea, să fie afișat per kWh și, respectiv, per kg.***

Amendamentul 56

Propunere de regulament Considerentul 46

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate ***ca date deschise*** în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁹ pentru punctele naționale de acces. ***Pentru serviciile care permit călătorii fără întreruperi pe teritoriul Uniunii, ar trebui creat și un sistem la nivelul Uniunii, importând informații standardizate din sistemele naționale. Prin urmare, Comisia ar trebui să înființeze un punct european comun de acces la nivelul Uniunii, care ar urma să funcționeze ca un portal de date care să le ofere utilizatorilor finali și furnizorilor de servicii de mobilitate posibilitatea de a accesa cu ușurință datele pertinente păstrate în punctele naționale de acces. Atunci când este posibil, acesta ar trebui să fie compatibil și interoperabil cu sistemele de informații și rezervare existente dezvoltate de statele membre. Punctul de acces european ar putea facilita îmbunătățirea comparațiilor între operatorii de reîncărcare și de realimentare accesibili publicului de pe piața internă în ceea ce privește prețurile pentru consumatori și le-ar putea oferi utilizatorilor informații privind accesibilitatea și disponibilitatea, timpul de așteptare și capacitatea rămasă a***

combustibililor alternativi pentru punctele de realimentare și reîncărcare. Acest lucru ar putea contribui la prevenirea perturbării traficului și ar favoriza siguranța rutieră. Aceste informații ar trebui să fie puse la dispoziție prin intermediul unei interfețe publice, actualizate, ușor de utilizat, accesibile și multilingve la nivelul UE.

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

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

Amendamentul 57

Propunere de regulament Considerentul 52

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(52) În aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să consulte ***o gamă vastă de organizații și părți interesate, inclusiv și fără a se limita la organizații ale consumatorilor, municipalități, orașe și regiuni, precum și la*** grupurile de experți relevante, în special Forumul pentru transporturi durabile și Forumul european pentru un transport naval sustenabil („ESSF”). O astfel de consultare a experților este deosebit de importantă atunci când Comisia intenționează să adopte acte delegate sau de punere în aplicare în temeiul prezentului regulament.

Amendamentul 58

Propunere de regulament Considerentul 53

(53) Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a stabili norme privind specificațiile tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune lipsesc, dar sunt necesare. În special, aceasta ar trebui să includă comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end); comunicarea privind serviciul de roaming pentru vehiculele electrice și comunicarea cu rețeaua electrică. De asemenea, este necesar să se definească cadrul de guvernare adecvat și rolurile diferiților actori implicați în ecosistemul de comunicare vehicul-rețea. **În plus, trebuie luate în considerare** evoluțiile tehnologice emergente, cum ar fi sistemele rutiere electrice („ERS”). În ceea ce privește furnizarea datelor, este necesar să se prevadă tipuri de date și specificații tehnice suplimentare referitoare la formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date.

(53) Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a stabili norme privind specificațiile tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune lipsesc, dar sunt necesare. În special, aceasta ar trebui să includă comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end); comunicarea privind serviciul de roaming pentru vehiculele electrice și comunicarea cu rețeaua electrică, **asigurând, în același timp, un nivel înalt de securitate cibernetică și de protecție a datelor consumatorilor.** De asemenea, este necesar să se definească **rapid** cadrul de guvernare adecvat și rolurile diferiților actori implicați în ecosistemul de comunicare vehicul-rețea, **sprijinind și ținând seama totodată de** evoluțiile tehnologice emergente **cu potențial ridicat de reducere a emisiilor de GES**, cum ar fi sistemele rutiere electrice („ERS”), **în special de soluțiile de încărcare pe bază de inducție sau de linii de contact aeriene.** În ceea ce privește furnizarea datelor, este necesar să se prevadă tipuri de date și specificații tehnice suplimentare referitoare la formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date. **Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie**

2016 privind o mai bună legiferare. 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.

Amendamentul 59

Propunere de regulament Considerentul 54 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(54a) Având în vedere că prezentul regulament va genera costuri suplimentare de asigurare a conformității pentru sectoarele afectate, trebuie luate măsuri compensatorii pentru a preveni creșterea nivelului total al sarcinilor de reglementare. Prin urmare, Comisia ar trebui să aibă obligația de a prezenta, înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament, propuneri de compensare a sarcinilor de reglementare introduse de prezentul regulament, prin revizuirea și abrogarea dispozițiilor din alte regulamente ale UE care generează costuri inutile de conformitate în sectoarele afectate.

Amendamentul 60

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Prezentul regulament stabilește obiective naționale **obligatorii** pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, nave și

1. Prezentul regulament stabilește obiective naționale **minime** pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, nave, **trenuri** și

aeronaive staționare. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

aeronaive staționare. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 62

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) „de-a lungul rețelei TEN-T” înseamnă, atunci când termenul este utilizat în ceea ce privește stațiile de reîncărcare cu energie electrică și stațiile de realimentare cu hidrogen, că acestea sunt situate în rețeaua TEN-T sau la o distanță de cel mult 1,5 km de la cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T;

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(a) „combustibili alternativi pentru vehicule cu emisii zero”:

Amendamentul

(a) „combustibili alternativi pentru vehicule, **nave și aeronave** cu emisii zero”:

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– combustibilii din biomasă și biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctele (27) și (33) din Directiva (UE) 2018/2001;

Amendamentul

– combustibilii din biomasă, **inclusiv biogazul**, și biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctele 27, **28** și 33 din Directiva (UE) 2018/2001;

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(c) „combustibili fosili alternativi” pentru o etapă de tranziție:

Amendamentul

(c) „combustibili fosili alternativi” pentru o etapă de tranziție **limitată**:

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) „comunitate de energie a cetățenilor” înseamnă o comunitate astfel cum este definită la articolul 2 alineatul (11) din Directiva (UE) 2019/944;

Amendamentul 67

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 17

Textul propus de Comisie

(17) „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum care permite transferul de energie electrică către un vehicul *electric în timp ce vehiculul este în mișcare*;

Amendamentul

(17) „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum care permite transferul de energie electrică către un vehicul *pentru a-i furniza energia necesară pentru propulsie sau pentru încărcarea dinamică*;

Amendamentul 68

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) „*încărcare dinamică*” înseamnă *încărcarea bateriei unui vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare*;

Amendamentul 69

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 70

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 19 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19b) „neutralitate tehnologică” înseamnă „neutralitate tehnologică”, astfel cum se prevede în considerentul 25 din Directiva (UE) 2018/1972;

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 35 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35a) „card de plată” înseamnă un serviciu de plată care funcționează pe baza unui card de debit sau de credit fizic și digital și include carduri de plată încorporate într-o aplicație pentru un telefon inteligent;

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 35 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35b) „serviciu de plată” înseamnă un „serviciu de plată” astfel cum este definit la articolul 4 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2366;

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 37 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(37a) „sistem de aer condiționat” înseamnă un sistem fix sau mobil din aeroporturi care asigură alimentarea externă cu aer condiționat pentru răcirea,

Amendamentul 74

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 38

Textul propus de Comisie

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;

Amendamentul

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, ***inclusiv persoanelor cu mobilitate redusă***, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 40

Textul propus de Comisie

(40) „reîncărcare ad-hoc” înseamnă un serviciu de reîncărcare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială de lungă durată cu operatorul punctului de reîncărcare respectiv, dincolo de simpla achiziționare a serviciului;

Amendamentul

(40) „reîncărcare ad-hoc” înseamnă un serviciu de reîncărcare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială de lungă durată cu operatorul punctului de reîncărcare respectiv ***sau să se conecteze sau să se autentifice electronic pentru servicii de intermediere online***, dincolo de simpla achiziționare a serviciului;

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 41

Textul propus de Comisie

(41) „punct de reîncărcare” înseamnă o interfață fixă sau mobilă care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric, care, deși poate avea unul sau mai mulți conectori adaptați diferiților tipuri de conectori, este capabilă să reîncarce un singur vehicul electric o dată și exclude dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice;

Amendamentul

(41) „punct de reîncărcare” înseamnă o interfață fixă sau mobilă, **conectată sau neconectată la rețea**, care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric, care, deși poate avea unul sau mai mulți conectori adaptați diferiților tipuri de conectori, este capabilă să reîncarce un singur vehicul electric o dată și exclude dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice;

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 49

Textul propus de Comisie

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul o dată;

Amendamentul

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul **sau o singură navă** o dată;

Amendamentul 78

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 54 (a)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(54a) „comunitate de energie din surse regenerabile” înseamnă o comunitate astfel cum este definită la articolul 2 alineatul (16) din Directiva (UE) 2018/2001;

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 56

Textul propus de Comisie

(56) „parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare și de odihnă, astfel cum este menționată la articolul 17 alineatul (1) litera (b), care este destinată staționării pe timp de noapte a vehiculelor grele;

Amendamentul

(56) „parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare și de odihnă, astfel cum este menționată la articolul 17 alineatul (1) litera (b) **din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013**, care este destinată staționării pe timp de noapte a vehiculelor grele **și care a fost certificată în conformitate cu dispozițiile articolului 8a din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;**

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 57

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(57) „navă la dană” înseamnă **o navă care acostează în siguranță la chei într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă, îmbarcă sau debarcă pasageri sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu se angajează în operațiuni de transport de mărfuri sau pasageri;**

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 58

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei **instalații** standardizate **fixe, plutitoare sau**

maritime sau navele de navigație interioară în dană;

mobile către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană;

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 66 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(66a) „centru multimodal” înseamnă o infrastructură de servicii de mobilitate, cum ar fi stațiile și terminalele feroviare, rutiere, aeriene, maritime și pe căi navigabile interioare, care permite desfășurarea de „transport multimodal”, astfel cum este definit la articolul 3 litera (n) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 66 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(66b) „vehicule din categoria L” înseamnă vehicule motorizate cu două, trei și patru roți conform categoriilor definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și la anexa I, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți, motocicletele cu ataș, vehiculele rutiere de tip „Quad” ușoare și grele și cvadrimobilele ușoare și grele.

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

– pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ***într-un mod care sprijină echilibrul teritorial și călătoriile multimodale și*** care asigură o putere de ieșire suficientă pentru vehiculele respective;

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***un număr suficient de stații de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele ușoare este instalat pe drumurile publice din zonele rezidențiale în care vehiculele staționează de obicei perioade lungi de timp;***

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***un număr suficient de stații de reîncărcare accesibile publicului pentru vehicule ușoare permite încărcarea inteligentă și bidirecțională;***

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 c (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***conexiunea la rețea și capacitatea***

rețelei sunt asigurate.

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin **3 kW** prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului, ***dacă ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii în totalul parcului de vehicule ușoare anticipat din statul membru respectiv este mai mică de 1 %;***

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de 2,5 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii în totalul parcului de vehicule ușoare anticipat din statul membru respectiv este de 1 % sau mai mare de 1 %, dar mai mică de 2,5 %;

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ab (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii în totalul parcului de vehicule ușoare anticipat din statul membru respectiv este de 2,5 % sau mai mare de 2,5 %, dar mai mică de 5 %;

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ac (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ac) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,5 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii în totalul parcului de vehicule ușoare anticipat din statul membru respectiv este de 5 % sau mai mare de 5 %, dar mai mică de 7,5 % și:

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ad (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice ușoare pe bază de baterii în totalul parcului de vehicule ușoare anticipat din statul membru respectiv este de 7,5 % sau mai mare;

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului ***dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat din statul membru respectiv este mai mică de 1 %;***

Amendamentul 94

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,65 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat din statul membru respectiv este de 1 % sau mai mare de 1 %, dar mai mică de 2,5 %;

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera bb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,33 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat din statul membru respectiv este de 2,5 % sau mai mare de 2,5 %, dar mai mică de 5 %;

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera bc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bc) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat din statul membru respectiv este de 5 % sau mai mare de 5 %, dar mai mică de 7,5 % și:

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera bd (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bd) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de

vehicule anticipat din statul membru respectiv este de 7,5 % sau mai mare.

Amendamentul 98

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (1) al doilea paragraf litera (a), statele membre asigură instalarea unei infrastructuri de reîncărcare cu obiective minime în ceea ce privește puterea de ieșire, la nivel național, care este suficientă pentru:

- 3 % din totalul parcului de vehicule ușoare anticipat, până la 31 decembrie 2027;***
- 5 % din totalul parcului de vehicule ușoare anticipat, până la 31 decembrie 2030;***

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 100

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **300 kW** și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**;

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **600 kW** și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **300 kW**;

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **600 kW** și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**;

Amendamentul

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **900 kW** și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **350 kW**;

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

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

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

(ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să

Amendamentul

eliminat

includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

Amendamentul 103

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. În cazul introducerii rapide pe piață a vehiculelor electrice în orice perioadă de raportare pertinentă, statele membre ar trebui să scurteze termenele menționate la alineatul (2) și să mărească nivelul de ambiție al obiectivelor privind grupurile de reîncărcare, în mod corespunzător.

Amendamentul 104

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. În cazul în care costurile nu sunt proporționale cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu, statele membre pot decide să nu aplice alineatele (1) și (2) din prezentul articol în cazul:

(a) regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau

(b) insulelor care nu sunt conectate la rețelele energetice continentale, care se încadrează în definiția micilor sisteme conectate sau a sistemelor izolate în conformitate cu Directiva 2019/944.

În astfel de cazuri, statul membru respectiv își explică decizia în fața Comisiei și pune la dispoziție toate informațiile relevante în cadrele sale

naționale de politică.

Amendamentul 105

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2c. În urma unei cereri motivate din partea unui stat membru, Comisia poate acorda o derogare de la cerința prevăzută la alineatul (2) pentru drumurile TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule ușoare, cu condiția ca infrastructura să nu se justifice din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice. În cazul în care primește o astfel de derogare, un stat membru poate să instaleze un singur grup de reîncărcare accesibil publicului pe aceste drumuri, care deservește ambele direcții de deplasare, îndeplinind în același timp cerințele prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește distanța, puterea totală de ieșire a grupului, numărul de puncte și puterea de ieșire a fiecărui punct care se aplică în cazul unei singure direcții de deplasare, cu condiția ca grupul de reîncărcare să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare. Comisia acordă astfel de derogări în cazuri justificate în mod corespunzător, după o evaluare a cererii motivate prezentate de statul membru.

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2d. În urma unei cereri motivate din partea unui stat membru, Comisia poate acorda o derogare de la cerința privind

distanța maximă prevăzută la alineatul (2) din acest articol pentru drumurile TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 1 500 de vehicule ușoare, cu condiția ca infrastructura să nu se justifice din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice. În cazul în care primesc o astfel de derogare, statele membre pot permite o distanță maximă mai mare, de până la 100 km, între punctele de reîncărcare. Comisia acordă astfel de derogări în cazuri justificate în mod corespunzător, după o evaluare a cererii motivate prezentate de statul membru.

Amendamentul 107

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2e. În zonele și regiunile dens populate în care nu sunt disponibile parcări în afara drumurilor publice sau în care nu există un nivel ridicat de utilizare a vehiculelor electrice ușoare înmatriculate, statele membre se asigură că majorează în consecință numărul stațiilor de reîncărcare accesibile publicului pentru a furniza infrastructura necesară și pentru a sprijini dezvoltarea pieței.

Amendamentul 108

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

3. Statele membre învecinate *iau măsurile necesare pentru a se asigura* că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele

centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Amendamentul 109

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 110

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **2000** kW și să includă cel puțin **două stații** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **800** kW;

Amendamentul 111

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **5000** kW și să includă cel puțin **patru** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **800** kW;

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **2000** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **800** kW;

Amendamentul 113

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(ii) până la 1 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **5000** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **800** kW;

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) în urma unei cereri motivate din partea unui stat membru, Comisia poate acorda o derogare de la cerința prevăzută la alineatul (1) pentru drumurile TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 800 de vehicule ușoare, cu condiția ca infrastructura să nu se justifice din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice. În cazul în care primește o astfel de derogare, un stat membru poate să instaleze un singur grup de

reîncărcare accesibil publicului pe aceste drumuri, care deservește ambele direcții de deplasare, îndeplinind în același timp cerințele prevăzute la alineatul (1) în ceea ce privește distanța, puterea totală de ieșire a grupului, numărul de puncte și puterea de ieșire a fiecărui punct care se aplică în cazul unei singure direcții de deplasare, cu condiția ca grupul de reîncărcare să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare. Comisia acordă astfel de derogări în cazuri justificate în mod corespunzător, după o evaluare a cererii motivate prezentate de statul membru;

Amendamentul 115

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) în urma unei cereri motivate din partea unui stat membru, Comisia poate acorda o derogare de la cerința privind distanța maximă prevăzută la alineatul (1) din acest articol pentru drumurile TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 600 de vehicule ușoare, cu condiția ca infrastructura să nu se justifice din punctul de vedere al rentabilității socioeconomice. În cazul în care primesc o astfel de derogare, statele membre pot permite o distanță maximă mai mare, de până la 100 km, între punctele de reîncărcare. Comisia acordă astfel de derogări în cazuri justificate în mod corespunzător, după o evaluare a cererii motivate prezentate de statul membru;

Amendamentul 116

**Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – litera c**

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **1 400 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **350 kW**;

Amendamentul 119

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **3 500** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **350** kW.

Amendamentul 120

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Cerințele menționate la alineatul (1) literele (c), (ca), (d) și (e) se aplică în plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a) și (b).

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Comisia analizează oportunitatea creșterii puterii de ieșire individuale menționate la alineatul (1) literele (a), (b), (d) și (e), odată ce specificațiile tehnice comune sunt disponibile și completate în conformitate cu anexa II în cadrul revizuirii prezentului regulament, în temeiul articolului 22.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1c. *Statele membre veghează să se asigure necesarul în ceea ce privește conectarea la rețea și capacitatea rețelei. Prin urmare, statele membre ar trebui, în coordonare cu părțile interesate pertinente, să efectueze o analiză înainte de 2025 pentru a evalua și pentru a planifica consolidările necesare ale rețelelor de energie electrică.*

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 124

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. *Comisia adoptă măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu țările candidate și cu cele pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.*

Amendamentul 125

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

2b. În cazul în care costurile nu sunt proporționale cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu, statele membre pot decide să nu aplice alineatele (1) și (2) din prezentul articol în cazul:

(a) regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau

(b) insulelor care nu sunt conectate la rețelele energetice continentale, care se încadrează în definiția micilor sisteme conectate sau a sistemelor izolate în conformitate cu Directiva 2019/944.

În astfel de cazuri, statele membre își justifică deciziile în fața Comisiei și pun la dispoziție toate informațiile relevante în cadrele lor naționale de politică.

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului **instalate începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament]**, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin **cititoare de carduri de plată sau dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată. În plus, dacă este posibil, ar putea fi puse la dispoziție dispozitive care utilizează o conexiune la internet cu care, de exemplu, poate fi generat în mod specific un cod de răspuns rapid care să fie utilizat pentru operațiunea de plată.**

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) cititoare de carduri de plată; eliminat

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iii) dispozitive care utilizează o conexiune la internet cu care, de exemplu, un cod de răspuns rapid poate fi generat în mod specific și utilizat pentru operațiunea de plată; eliminat

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile eliminat

electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

- (i) cititoare de carduri de plată;*
- (ii) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.*

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei respectă **cerințele** de la **prezentul alineat**.

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Cerințele prevăzute la **prezentul alineat** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

Amendamentul 133

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Atunci când oferă autentificarea automată la un punct de reîncărcare

Amendamentul

3. Atunci când oferă autentificarea automată la un punct de reîncărcare

accesibil publicului exploatat de ei, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că utilizatorii finali au întotdeauna dreptul de a nu utiliza autentificarea automată și pot fie să își reîncarce vehiculul ad-hoc, astfel cum se prevede la alineatul (3), fie să utilizeze o altă soluție de reîncărcare bazată pe contract oferită la punctul de reîncărcare respectiv. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod transparent opțiunea respectivă și o pun la dispoziția utilizatorului final într-un mod convenabil, la fiecare punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.

accesibil publicului exploatat de ei, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că utilizatorii finali au întotdeauna dreptul de a nu utiliza autentificarea automată și pot fie să își reîncarce vehiculul ad-hoc, astfel cum se prevede la alineatul (3), fie să utilizeze o altă soluție de reîncărcare bazată pe contract oferită la punctul de reîncărcare respectiv. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod transparent opțiunea respectivă și o pun la dispoziția utilizatorului final **și se asigură că serviciile de roaming electronic sunt disponibile** într-un mod convenabil, la fiecare punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. **Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că orice furnizor de servicii de mobilitate are acces la stațiile de reîncărcare pe care le exploatează în mod nediscriminatoriu.** Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile **și accesibile**, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai în mod proporțional, pe baza unei justificări obiective **sau pe baza clauzelor contractuale.**

Amendamentul 135

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru a preveni practicile neloiale care îi vizează pe consumatori, inclusiv în ceea ce privește prețurile stabilite pentru utilizarea punctelor de încărcare accesibile publicului, cum ar fi blocarea prețurilor, cu obiectivul general de a proteja piața concurențială și drepturile consumatorilor. Adoptarea unor astfel de măsuri se bazează pe monitorizarea periodică a prețurilor și a practicilor producătorilor de vehicule și ale operatorilor punctelor de reîncărcare. Statele membre notifică Comisiei adoptarea unor astfel de măsuri de către autoritatea de reglementare competentă.

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, astfel încât **acestea** să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare. **Cel puțin următoarele componente de preț, dacă este aplicabil la stația de reîncărcare, trebuie afișate în mod vizibil:**

5. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc **per kWh** și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, astfel încât **aceste informații** să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare.

Amendamentul 137

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **prețul pe sesiune;**

eliminat

Amendamentul 138

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **prețul pe minut;**

eliminat

Amendamentul 139

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **prețul pe kWh.**

eliminat

Amendamentul 140

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, **făcând o distincție clară între componentele de preț percepute** de operatorul punctului de reîncărcare,

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile **și accesibile**, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, **afișând în mod clar prețul per kWh perceput** de operatorul punctului de

costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile și **accesibile**, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

Amendamentul 141

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6a. Operatorii punctelor de reîncărcare inteligentă sau bidirecțională pun la dispoziție informațiile pe care le primesc de la operatorii sistemului de transport, de la furnizorii de energie electrică sau prin intermediul propriei lor producții de energie electrică, cu privire la procentul de energie electrică din surse regenerabile din sistemul de transport și la emisiile de gaze cu efect de seră asociate. Aceste informații sunt puse la dispoziție la intervale regulate în timp real și vor fi însoțite de previziuni, dacă este posibil și, acolo unde este cazul, se aplică termenii contractului cu furnizorul de energie electrică.

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7. Începând cu **data menționată la articolul 24**, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt **puncte de reîncărcare conectate digital**.

7. Începând cu **[data intrării în vigoare a prezentului regulament]**, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare **nou construite sau renovate** accesibile publicului exploatare de ei sunt **conectate**

digital, fiind dotate inclusiv cu funcția de roaming electronic și că amplasarea și starea lor sunt ușor detectabile online.

Amendamentul 143

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

8. Începând cu *[data intrării în vigoare a prezentului regulament]*, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare *nou construite sau renovate* accesibile publicului pe care le exploatează au o capacitate de reîncărcare inteligentă.

Amendamentul 144

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că:

(a) stațiile de reîncărcare funcționează într-o stare corespunzătoare pe toată durata lor de viață comercială și că funcțiile prevăzute la alineatele (2)-(5) sunt întotdeauna disponibile pentru utilizatorii finali, cu executarea periodică a operațiunilor de întreținere și de reparare de îndată ce este detectată orice defecțiune;

(b) toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei respectă dispozițiile Directivei (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2016 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor

Amendamentul 145

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

9. **Începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele** membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că este implementată o semnalizare corespunzătoare în zonele de parcare și de odihnă din rețeaua rutieră TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a permite identificarea cu ușurință a amplasării exacte a infrastructurii pentru combustibili alternativi. **Semnalizarea se instalează, de asemenea, la o distanță corespunzătoare pe rețeaua rutieră TEN-T care duce la zone de parcare și de odihnă în care este instalată o astfel de infrastructură pentru combustibili alternativi.**

Amendamentul 146

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9a. **Statele membre încurajează operatorii să ia măsurile necesare pentru a oferi sisteme de informații standardizate și pe deplin interoperabile, care să furnizeze informații cu privire la disponibilitatea punctelor de reîncărcare. Aceste sisteme sunt precise, ușor de utilizat și disponibile în limbile oficiale ale statelor membre și în limba engleză.**

Amendamentul 147

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

11a. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că datele necesare de contact ale serviciilor de urgență locale sunt afișate în mod clar la stațiile de încărcare.

Amendamentul 148

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

11b. La stațiile de încărcare nesupravegheate, statele membre facilitează instalarea sistemelor de supraveghere video și a unui buton de apel de urgență pentru a contacta imediat serviciile de urgență locale.

Amendamentul 149

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie **2027**.

Amendamentul 150

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2030**, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de **150** km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **450** km între ele.

Amendamentul 151

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2030**, cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului este instalată în fiecare nod urban. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

Amendamentul 152

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2027**, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de **100** km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **400** km între ele.

Amendamentul

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2027**, cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului este instalată în fiecare nod urban. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

Amendamentul

1a. Statele membre publică o listă detaliată a nodurilor de transport multimodal, a clusterelor industriale și a porturilor adecvate pentru instalarea

stațiilor de realimentare cu hidrogen până la 31 decembrie 2024.

Amendamentul 153

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Statele membre învecinate **se asigură că** distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu **este** depășită pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Amendamentul

2. Statele membre învecinate **iau măsurile necesare pentru ca** distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf **să nu fie** depășită pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Amendamentul 154

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În cazul în care costurile nu sunt proporționale cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu, statele membre pot decide să nu aplice alineatul (1) din prezentul articol în cazul: (a) regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, astfel cum se menționează la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau (b) insulelor care nu sunt conectate la rețelele energetice continentale, care se încadrează în definiția sistemelor conectate mici sau a sistemelor izolate mici, în conformitate cu Directiva 2019/944. În astfel de cazuri, statele membre respective își justifică deciziile în fața Comisiei și pun la dispoziție toate informațiile pertinente în cadrele lor naționale de politică.

Amendamentul 155

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 156

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Începând cu **data menționată la articolul 24**, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin **unul dintre următoarele**:

Începând cu **[data intrării în vigoare a prezentului regulament]**, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin **cititoare de carduri de plată sau dispozitive cu o funcție contactless care permite citirea cardurilor de plată**.

Amendamentul 157

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) cititoare de carduri de plată;

eliminat

Amendamentul 158

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.	eliminat

Amendamentul 159

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 a (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	1a. Statele membre încurajează operatorii să ofere sisteme de informații standardizate și pe deplin interoperabile, care să furnizeze informații cu privire la disponibilitatea punctelor de realimentare. Aceste sisteme sunt precise, ușor de utilizat și disponibile în limbile oficiale ale statelor membre și în limba engleză.

Amendamentul 160

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
3. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen pun la dispoziție informații privind prețurile înainte de începerea unei sesiuni de realimentare în stațiile de realimentare pe care le exploatează.	3. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen pun la dispoziție informații privind prețurile înainte de începerea unei sesiuni de realimentare în stațiile de realimentare pe care le exploatează. <i>Operatorii afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de realimentare accesibile publicului pe care le exploatează, astfel încât acestea să fie</i>

cunoscute de utilizatorii finali înainte să fie inițiată o sesiune de reîncărcare. Prețul per kg trebuie afișat în mod vizibil.

Amendamentul 161

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de **reîncărcare** și specifice sesiunii lor de **reîncărcare** preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

Amendamentul

4. Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de **realimentare** și specifice sesiunii lor de **realimentare** preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

Amendamentul 162

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că în porturile maritime **situate pe rețeaua centrală și pe cea globală TEN-T** este furnizată o alimentare minimă cu energie electrică de la mal pentru containere maritime și nave de pasageri. În acest scop

că, până la 1 ianuarie 2030:

și în deplină concordanță cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul XXXX-XXX [FuelEU în domeniul maritim], statele membre, în cooperare cu organul de conducere sau cu autoritatea competentă, iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 1 ianuarie 2030:

Amendamentul 163

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Statele membre se asigură că infrastructura de rețea, capacitatea rețelei, rezerva de putere și conversia frecvenței sunt puse la dispoziție în mod suficient pentru a îndeplini cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a), (b) și (c).

Amendamentul 164

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Pentru stabilirea numărului de escale în port nu se iau în considerare următoarele escale în port:

2. Pentru stabilirea numărului de escale în port ***și în deplină conformitate cu prevederile de la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul XXXX-XXX [FuelEU în domeniul maritim],*** nu se iau în considerare următoarele escale în port:

Amendamentul 165

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a a) escalele în port care estimau să fie

la dană mai puțin de două ore și care au fost împiedicate să plece în intervalul de timp respectiv din cauza unor evenimente care nu puteau fi prevăzute la intrarea în port și care se aflau în mod clar în afara controlului sau responsabilității operatorului;

Amendamentul 166

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c a) mai multe escale scurte în port pentru a încărca și a descărca la diferite dane în același port, fără a depăși limita de timp prevăzută la litera (a);

Amendamentul 167

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

3. În cazul în care portul maritim situat pe rețeaua centrală TEN-T și portul maritim situat pe rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă **sau într-o regiune ultraperiferică a Uniunii, în sensul articolului 349 din TFUE**, care nu este conectată direct la rețeaua de energie electrică, alineatul (1) nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența unei capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul 168

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *Fără a aduce atingere alineatului (3), alineatul (1) nu se aplică teritoriului orașelor Ceuta și Melilla până la finalizarea unei conexiuni directe la rețeaua de energie electrică a continentului sau a unei țări învecinate sau până la finalizarea unei capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante.*

Amendamentul 169

Propunere de regulament

Articolul 10 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) *sunt puse la dispoziție în mod suficient conexiunea la rețea, capacitatea rețelei, rezerva de putere și conversia frecvenței.*

Amendamentul 170

Propunere de regulament

Articolul 11 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Obiective *privind aprovizionarea* cu GNL în porturile maritime

Obiective *de aprovizionare* cu GNL, *amoniac și hidrogen* în porturile maritime

Amendamentul 171

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare

1. Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare

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

cu GNL, **amoniac și hidrogen** sunt instalate în porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), **pentru a satisface atât pe termen scurt, cât și pe termen lung cererea pieței de astfel de combustibili și** pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

Amendamentul 172

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare menționate la alineatul (1), luând de asemenea în considerare **dezvoltarea portului, punctele de realimentare cu GNL deja existente și** necesitățile **și evoluțiile reale** ale pieței, **precum și obligațiile lor în raport cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică.**

Amendamentul 173

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T asigură alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor **și furnizorii de servicii de manutanță la sol** din toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T asigură alimentarea cu

până la:

energie electrică a aeronavelor staționare
până la:

Amendamentul 174

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Cu toate acestea, alineatul (1) literele (a) și (b) nu se aplică pentru pozițiile de parcare pe termen scurt, pozițiile de dejivrare a aeronavelor, pozițiile de parcare în zonele militare și pozițiile de parcare pentru traficul aerian general (cu o greutate maximă la decolare sub 5,7 tone).

Amendamentul 175

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 176

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Statele membre veghează ca structurile de administrare a aeroporturilor sau furnizorii de servicii de manutanță la sol din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T să ofere sisteme de aer condiționat.

Amendamentul 177

Propunere de regulament
Articolul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 12 a

Obiective de infrastructură pentru liniile de cale ferată

1. Statele membre asigură o infrastructură suficientă pentru ca liniile de cale ferată din Uniune să îndeplinească obiectivele de electrificare din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 [Regulamentul TEN-T].

2. În cazul în care electrificarea directă a liniilor de cale ferată nu este posibilă, inclusiv din motive legate de rentabilitatea serviciului, statele membre asigură un număr corespunzător de stații de încărcare pentru trenurile alimentate pe baterii și de stații de realimentare cu hidrogen pentru trenuri. În acest scop, statele membre se asigură că, de-a lungul rețelei centrale și al rețelei globale TEN-T, sunt instalate stații de reîncărcare pentru trenurile alimentate cu baterii și stații de realimentare pentru trenurile pe bază de hidrogen pe fiecare direcție de deplasare în secțiunile pentru care electrificarea nu este prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 [Regulamentul TEN T].

3. Statele membre se asigură că, atunci când se hotărăște ce infrastructură trebuie instalată pentru a respecta alineatul (2), se respectă la maxim principiul „eficiența energetică înainte de toate”.

4. Înainte de instalare, statele membre analizează care este cel mai bun amplasament pentru astfel de stații. În acest sens, statele membre iau în considerare, în special, instalarea stațiilor în nodurile urbane și în nodurile multimodale în care ar putea fi integrate și alte moduri de transport.

Amendamentul 178

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Până la 1 ianuarie 2024, fiecare stat membru, **în coordonare cu autoritățile naționale, regionale și locale**, pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței **de** combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante.

Amendamentul 179

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței **de combustibili** alternativi în sectorul transporturilor, precum și **o evaluare a stadiului de dezvoltare a** infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili

alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră;

alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră **și mobilitatea și accesibilitatea între insule, între regiunile ultraperiferice și între acestea și continent;**

Amendamentul 180

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) o evaluare pentru a vedea dacă măsurile sunt aplicate în deplină conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”; statele membre relatează cum au aplicat principiul „eficiența energetică înainte de toate” când au luat decizii de planificare și de investiții legate de instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi;

Amendamentul 181

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ab (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) o evaluare a situației actuale și a modului în care vor trebui să se dezvolte în viitor conexiunile la rețea și capacitatea rețelei, care să cuprindă orice măsuri necesare de îmbunătățire și reziliență, precum și finanțarea de care este nevoie;

Amendamentul 182

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ac (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ac) o evaluare a schimbărilor care pot apărea în cantitatea de energie electrică disponibilă pentru sectorul transporturilor, precum și în sursele de aprovizionare;

Amendamentul 183

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** și **12a** pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

Amendamentul 184

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de literele (l), (m), (n), (o) și (**p**) de la prezentul alineat pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament;

(c) țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de literele (l), (**la**), (m), (n), (o), (**p**), (**pa**) și (**pb**) de la prezentul alineat pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament;

Amendamentul 185

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) măsuri de promovare a instalării infrastructurii pentru combustibili

(e) măsuri de promovare a instalării infrastructurii pentru combustibili

alternativi pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen pentru serviciile de transport public și pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică pentru folosirea în comun a autoturismelor;

alternativi pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen pentru serviciile de transport public și pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică pentru folosirea în comun a autoturismelor, ***precum și pentru taxiuri;***

Amendamentul 186

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) țintele și măsurile naționale de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi de-a lungul rețelelor rutiere care nu sunt incluse în rețelele TEN-T centrale și globale, legate în special de punctele de reîncărcare accesibile publicului. Statele membre se asigură în primul rând că rețelele rutiere de nivel înalt și mediu, atât pentru mobilitatea ușoară, cât și pentru cea grea, sunt deservite corespunzător cu infrastructură de reîncărcare;

Amendamentul 187

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare ***cu*** putere ***înaltă*** accesibile publicului;

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare ***de*** putere ***mare*** accesibile publicului, ***cu o putere suficientă pentru a mări confortul consumatorilor și a asigura fluiditatea traficului de vehicule electrice pe teritoriul său și, după caz, la nivel transfrontalier;***

Amendamentul 188

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) măsuri care să garanteze că toate teritoriile au acces la infrastructura de reîncărcare și realimentare, acordând o atenție deosebită zonelor rurale pentru a le asigura accesibilitatea și coeziunea teritorială; statele membre ar trebui să aibă în vedere și să aplice politici și măsuri special concepute pentru aceste teritorii.

Amendamentul 189

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera j

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(j) măsuri **de asigurare a faptului** că punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sunt accesibile persoanelor în vârstă, persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu handicap, care trebuie să fie în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute în anexa I și anexa III la Directiva 2019/882;

(j) măsuri **care să ofere siguranța** că **toate** punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sunt accesibile persoanelor în vârstă, persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu handicap, care trebuie să fie în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute în anexa I și anexa III la Directiva 2019/882;

Amendamentul 190

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) eventual măsuri care răspund nevoilor specifice ale regiunilor ultraperiferice;

Amendamentul 191

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(k) măsuri de eliminare a posibilelor obstacole **care pot stânjeni** planificarea, autorizarea și achiziționarea infrastructurii pentru combustibili alternativi **și de limitare a latenței dintre cererea inițială și instalarea efectivă la cel mult 6 luni, cu respectarea adecvată a consultărilor cu părțile interesate și a procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului. Procedura de autorizare ar trebui să fie complet digitalizată;**

Amendamentul 192

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) măsuri prin care să se garanteze că densitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă publicului, disponibilă la nivel național, este proporțională cu densitatea populației și numărul de înmatriculări de vehicule alimentate cu combustibili alternativi în zona locală, pe baza nivelului NUTS 3 în conformitate cu cea mai recentă clasificare NUTS;

Amendamentul 193

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera kb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(kb) măsuri de promovare a utilizării bicicletelor asistate electric, precum și a

vehiculelor din categoria L, cum ar fi bicicletele electrice motorizate și motoretele electrice.

Amendamentul 194

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera kc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(kc) măsuri de sprijinire a comunităților de energie din surse regenerabile, a comunităților de energie ale cetățenilor și a operatorilor necomerciali pentru instalarea punctelor de reîncărcare, în special în zonele cu densitate redusă a populației.

Amendamentul 195

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera l

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(l) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, în special pentru realimentarea cu hidrogen și reîncărcarea cu energie electrică a aeronavelor;

(l) o evaluare a stării actuale și a perspectivelor de dezvoltare viitoare a pieței aviației cu propulsie electrică și pe bază de hidrogen, precum și un studiu de fezabilitate despre instalarea infrastructurii aferente alimentării aeronavelor, inclusiv, dacă va fi cazul, un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, în special pentru realimentarea cu hidrogen și reîncărcarea cu energie electrică a aeronavelor;

Amendamentul 196

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera la (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(la) un plan care să includă țintele și finanțarea necesară pentru instalarea sistemelor de aer condiționat în aeroporturile centrale TEN-T, precum și un studiu de fezabilitate privind instalarea infrastructurii fixe sau mobile aferente;

Amendamentul 197

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera p

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(p) un plan de instalare care să includă obiective, **obiective intermediare cheie** și finanțarea necesară pentru trenurile alimentate cu hidrogen sau de baterii electrice pe segmente de rețea care nu **vor** fi electrificate.

(p) un plan de instalare care să includă **ținte**, obiective **de etapă majore**, **puncte de realimentare și de reîncărcare** și finanțarea necesară pentru trenurile alimentate cu hidrogen sau de baterii electrice pe segmente de rețea care nu **pot** fi electrificate, **unde se poate**.

Amendamentul 198

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pa) un plan de investiții cuprinzător, elaborat pe baza unei analize socioeconomice, de mediu și costuri-beneficii, care să precizeze investițiile necesare pentru a îndeplini obiectivele prevăzute în cadrul național de politică și care să includă și infrastructurile din afara rețelei TEN-T;

Amendamentul 199

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pb) o hartă cu amplasamentul potrivit pentru dezvoltarea instalațiilor aferente infrastructurii pentru combustibili alternativi, care să cuprindă informații despre capacitatea necesară a rețelei în funcție de cerere și care să fie pusă la dispoziția publicului;

Amendamentul 200

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Fără a aduce atingere prevederilor de la alineatul (1) și înainte de termenul stabilit acolo, statele membre sunt invitate să prezinte cadre naționale de politică preliminară pentru a asigura dezvoltarea și instalarea rapidă și fără obstacole a infrastructurii. Când un stat membru decide să prezinte un cadru național de politică preliminară, Comisia evaluează cadrul național de politică preliminară și emite recomandări nu mai târziu de șase luni de la prezentarea cadrelor naționale de politică preliminară.

Amendamentul 201

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

*de realimentare și reîncărcare
promovează transferul modal și
facilitează transportul multimodal.*

Amendamentul 202

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Statele membre evaluează contribuția cumulativă a dispozițiilor prevăzute la alineatul (1) la obiectivul pentru climă al Uniunii pentru 2030 și la obiectivul de a atinge neutralitatea climatică până în 2050, așa cum se prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119.

Amendamentul 203

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Statele membre asigură perfecționarea profesională și recalificarea lucrătorilor care manipulează combustibili alternativi introduși în temeiul prezentului regulament, precum și investițiile care se impun în sănătatea și siguranța la locul de muncă, pentru a asigura o tranziție socială justă.

Amendamentul 204

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în

3. Statele membre se asigură că în cadrele naționale de politică sunt luate în

considerare, *după caz*, interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și *cele ale* părților interesate în cauză.

considerare interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și *interesele tuturor* părților interesate în cauză. *Statele membre se consultă periodic cu autoritățile regionale și locale și le încurajează să adopte cadre de politică adecvate, care pot cuprinde un plan de acțiune care să specifice zonele în care să fie instalată infrastructura, posibilitățile de încărcare rapidă, cadrele financiare pertinente și acțiunile concrete pentru diferiții actori implicați, pentru a facilita instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.*

Amendamentul 205

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *Statele membre evaluează și raportează, în cadrul lor național de politică, în ce măsură operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare au aplicat dispozițiile de la articolele 5 și 7. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau măsurile adecvate pentru a-i determina pe operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare să respecte articolele 5 și 7.*

Amendamentul 206

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. *Fiecare stat membru numește un coordonator național pentru infrastructura pentru combustibili*

alternativi, de preferință fără să înființeze încă un post, care să supravegheze coordonarea națională (la nivel interministerial) și aplicarea cadrului național de politică. Coordonatorul național cooperează cu Comisia Europeană, cu coordonatorul TEN-T responsabil și, la nevoie, cu alți coordonatori naționali, oferă asistență autorităților regionale și locale, de exemplu prin furnizarea de expertiză, instrumente, orientări bazate pe standardele UE, și oferă consiliere cu privire la coordonarea regională a planurilor locale de mobilitate relevante.

Amendamentul 207

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. *Acolo unde este necesar*, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru **realizarea obiectivelor** prezentului regulament. În special, statele membre cooperează **în ceea ce privește** strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

Amendamentul

4. **În funcție de necesități**, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru **a îndeplini obiectivele** prezentului regulament. În special, statele membre cooperează **când elaborează** strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare. **Coordonatorii europeni pentru coridoarele rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) sunt consultați în conformitate cu articolul 45 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.**

Amendamentul 208

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 4 a (nou)

4a. În funcție de necesități, statele membre cooperează cu țări terțe, în special cu țări candidate și cu cele pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre. Comisia sprijină statele membre în acest proces de cooperare.

Amendamentul 209

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

5. Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să **fie aliniate la obiectivele pentru climă, pentru a evita crearea de active depreciate, și să** respecte normele **aplicabile** privind ajutoarele de stat din TFUE.

Amendamentul 210

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

6. Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică, **inclusiv un plan de investiții cuprinzător**, și se asigură că **populației** i se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.

Amendamentul 211

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 7 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

7. Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică și poate emite recomandări pentru un stat membru în termen de cel mult șase luni de la prezentarea proiectelor de cadre naționale de politică menționate la alineatul (1). Aceste recomandări pot viza în special:

Amendamentul

7. Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică. **Comisia poate cere avizul coordonatorului european TEN-T responsabil atunci când examinează cadrul de politică, pentru a asigura coerența și progresul fiecărui coridor**, și poate emite recomandări pentru un stat membru în termen de cel mult șase luni de la prezentarea proiectelor de cadre naționale de politică menționate la alineatul (1). Aceste recomandări **sunt puse la dispoziția publicului într-o formă ușor de citit și de înțeles** și pot viza în special:

Amendamentul 212

**Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 7 – litera a**

Textul propus de Comisie

(a) nivelul de ambiție al țințelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12;

Amendamentul

(a) nivelul de ambiție al țințelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** și **12a**;

Amendamentul 213

**Propunere de regulament
Articolul 13 – paragraful 7 – litera ba (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) dacă politicile și măsurile sunt distribuite geografic în toate regiunile statului membru.

Amendamentul 214

**Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 9**

Textul propus de Comisie

9. Până la 1 ianuarie 2025, fiecare stat membru notifică Comisiei cadrul său național de politică **final**.

Amendamentul

9. Până la 1 ianuarie 2025, fiecare stat membru notifică Comisiei cadrul său național de politică **definitiv**. **Acest cadru este pus la dispoziția publicului într-o formă ușor de citit și de înțeles.**

Amendamentul 215

**Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 1**

Textul propus de Comisie

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie **2027** și, **ulterior, la fiecare doi ani**, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică.

Amendamentul

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie **2026** și **în** fiecare **an după aceea**, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică. **Raportul respectiv este pus la dispoziția publicului într-o formă ușor de citit și de înțeles și publicat în Observatorul european privind combustibilii alternativi.**

Amendamentul 216

**Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 3**

Textul propus de Comisie

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, **periodic, la** fiecare **trei ani**, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în

Amendamentul

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și ulterior **în** fiecare **an**, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie **să** ia în considerare toate tipurile de

considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice *sau* private, și să ofere recomandări **în ceea ce privește** tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru **a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra** vehiculele electrice în sistem. **Aceasta** trebuie **pusă** la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, **măsurile** corespunzătoare pentru **instalarea de** puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). **Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către** operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

puncte de reîncărcare, **inteligente, bidireționale și cu orice putere de ieșire, atât publice, cât și private**, și să ofere recomandări **legat de** tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru **a-i ajuta pe utilizatori să-și integreze mai ușor** vehiculele electrice în sistem. **Ea** trebuie **să preia idei de la toate părțile interesate pertinente, inclusiv de la operatorii de puncte de reîncărcare, operatorii de sisteme de transport și de distribuție, organizațiile de consumatori și furnizorii de soluții, și să le pună** la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, **măsuri** corespunzătoare pentru **a instala** puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). **Statele membre iau măsuri corespunzătoare pentru a asigura corelarea între planificarea infrastructurii de reîncărcare și planificarea rețelei respective.** Operatorii de sistem **trebuie să țină cont de această evaluare și de aceste măsuri** în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

Amendamentul 217

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, **periodic la** fiecare **trei ani**, contribuția potențială a tarifării bidireționale la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre

Amendamentul

4. Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, **în** fiecare **an**, contribuția potențială a tarifării bidireționale **la nivelarea vârfurilor de sarcină și** la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe

iau, *dacă este necesar*, măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

baza rezultatelor evaluării, statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

Amendamentul 218

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Comisia adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) la șase luni de la data menționată la articolul 24. Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

Amendamentul

5. Comisia *oferă asistență tehnică și consultanță autorităților naționale vizate și* adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) la șase luni de la data menționată la articolul 24. Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

Amendamentul 219

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Comisia evaluează rapoartele privind progresele înregistrate prezentate de statele membre în temeiul articolului 14 alineatul (1) și, după caz, emite recomandări statelor membre pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor și a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament. În urma acestor recomandări,

Amendamentul

2. Comisia evaluează rapoartele privind progresele înregistrate prezentate de statele membre în temeiul articolului 14 alineatul (1). *Comisia garantează că aceste rapoarte de progres sunt puse la dispoziția publicului într-o formă ușor de citit și de înțeles și publicate în Observatorul european privind*

statele membre publică o **actualizare** a raportului lor privind progresele înregistrate în termen de șase luni de la recomandările Comisiei.

combustibilii alternativi. După caz, **Comisia** emite recomandări statelor membre pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor și a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament. În urma acestor recomandări, statele membre publică o **versiune actualizată** a raportului lor privind progresele înregistrate în termen de șase luni de la recomandările Comisiei.

Amendamentul 220

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. În termen de șase luni de la primirea recomandărilor, statul membru în cauză notifică Comisia despre modul în care intenționează să pună în aplicare recomandările.

Amendamentul 221

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. După transmiterea notificării menționate la alineatul (2a), statul membru în cauză prezintă, în raportul său de monitorizare a progreselor trimis în anul următor celui în care au fost emise recomandările, modul în care a pus în aplicare recomandările. Dacă decide să nu dea curs unei recomandări sau unei părți considerabile dintr-o recomandare, statul membru în cauză prezintă o justificare Comisiei.

Amendamentul 222

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

3. La **un an de la prezentarea de către** statele membre **a rapoartelor** naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport **privind evaluarea sa cu privire la rapoartele referitoare la** progresele înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

Amendamentul

3. La **șase luni după ce** statele membre **prezintă rapoartele** naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport **de evaluare a rapoartelor privind** progresele înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

Amendamentul 223

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;

Amendamentul

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, **precum și, eventual, punctele de reîncărcare pentru aeronavele electrice și punctele de realimentare pentru aeronavele cu propulsie pe bază de hidrogen;**

Amendamentul 224

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 225

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului dedicate parțial parcurilor de vehicule captive, inclusiv transportului public și covoiajării;

Amendamentul 226

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 – litera jb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(jb) infrastructura pentru combustibili alternativi în regiunile ultraperiferice și pe insule.

Amendamentul 227

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 1 ianuarie 2030 și o dată la trei ani până în 2050, rezultatele unei evaluări privind funcționarea prezentului regulament, punând accentul pe efectele sale asupra: funcționării pieței unice, competitivității sectoarelor afectate și amplitudinii relocării emisiilor de dioxid de carbon.

Amendamentul 228

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4b. Până la 1 ianuarie 2030 și din cinci în cinci ani până în 2050, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatele unei evaluări globale a impactului macroeconomic agregat al regulamentelor care alcătuiesc pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”^{1a}, punând accentul pe efectele asupra unor aspecte precum competitivitatea Uniunii, crearea de locuri de muncă, ponderea transportului de mărfuri, puterea de cumpărare a gospodăriilor și amplexarea relocării emisiilor de dioxid de carbon.

*^{1a} Comunicarea Comisiei
(COM(2021)0550), 14 iulie 2021.*

Amendamentul 229

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4c. Comisia are în vedere posibilitatea de a modifica prezentul regulament pentru simplificarea normelor. Comisia și autoritățile competente din statele membre se adaptează în permanență la cele mai bune practici în materie de proceduri administrative și iau toate măsurile pentru a simplifica aplicarea prezentului regulament, ținând sarcinile administrative la un nivel minim.

Amendamentul 230

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care

dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia poate emite o constatare în acest sens și poate solicita statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză notifică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le pune în aplicare pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia publică un avis în acest sens și îi solicită statului membru în cauză să ia măsuri corective pentru a îndeplini obiectivele naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză comunică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le aplice pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le derulează pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în efortul de a îndeplini obiectivele respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei. ***Dacă constată că măsurile corective nu sunt satisfăcătoare, Comisia se gândește la măsurile pe care ar trebui să le ia pentru a sancționa statul membru respectiv. Măsurile de sancționare sunt proporționale, adecvate și în conformitate cu tratatele.***

Amendamentul 231

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia comunică cu conștiințiozitate Parlamentului European și Consiliului și publică orice măsuri luate în conformitate cu alineatul (2), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1049/2001.

Amendamentul 232

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

1. Trebuie puse la dispoziție informații relevante, consecvente și clare privind autovehiculele care pot fi alimentate în mod obișnuit cu diferiți combustibili introduși pe piață sau reîncărcate la punctele de reîncărcare. ***În acest scop, statele membre se asigură că toate informațiile despre autoturisme cu relevanță pentru combustibilii sau pentru încărcarea electrică la care se face referire în prezentul regulament sau în alte acte legislative aplicabile ale Uniunii sunt prezente în manualele de utilizare a autovehiculelor, la punctele de realimentare și de reîncărcare, la bordul autovehiculelor și la comercianții de autovehicule de pe teritoriul acestora. Această cerință se aplică tuturor autovehiculelor și manualelor de utilizare a acestora introduse pe piață.***
În acest scop, Comisia revizuieste, dacă este cazul, Directiva 1999/94/CE cel târziu la un an de la data menționată la articolul 24 din prezentul regulament.

Amendamentul 233

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. ***Identificarea*** compatibilității vehiculelor și a infrastructurilor, precum și identificarea compatibilității combustibililor și a vehiculelor menționate la alineatul (1) trebuie să respecte specificațiile tehnice menționate la punctele 9.1 și 9.2 din anexa II. Atunci când astfel de standarde ***fac trimitere*** la o

Amendamentul

2. ***La identificarea*** compatibilității vehiculelor și a infrastructurilor, precum și identificarea compatibilității combustibililor și a vehiculelor menționate la alineatul (1) trebuie să ***se*** respecte specificațiile tehnice menționate la punctele 9.1 și 9.2 din anexa II. ***Statele membre se asigură că***, atunci când astfel

reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică *este* simplă și ușor de înțeles și *se poziționează* într-un *mod* vizibil:

de standarde *se referă* la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică *trebuie să fie* simplă și ușor de înțeles și *să fie poziționată* într-un *loc* vizibil:

Amendamentul 234

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) la pompele *relevante* și la ajutajele acestora la toate punctele de realimentare, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață; *sau*

Amendamentul

(a) la pompele și la ajutajele acestora *de* la toate punctele de realimentare, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață; *și*

Amendamentul 235

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) pe toate capacele rezervoarelor autovehiculelor recomandate și compatibile cu respectivul combustibil sau în imediata apropiere a acestora, *precum* și în manualele autovehiculelor, *în cazul introducerii* pe piață *a autovehiculelor respective după 18 noiembrie 2016*.

Amendamentul

(b) pe toate capacele rezervoarelor autovehiculelor recomandate și compatibile cu respectivul combustibil sau în imediata apropiere a acestora și în manualele autovehiculelor *atunci când sunt introduse* pe piață.

Amendamentul 236

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Dacă este cazul și în special *în ceea ce privește energia electrică și hidrogenul, la afișarea prețurilor combustibililor* într-o stație de alimentare cu combustibil, *comparația dintre prețurile pe unitate*

Amendamentul

3. Dacă este cazul și în special *pentru energie electrică și hidrogen, statele membre se asigură că, pe afișele cu prețurile la combustibili* într-o stație de alimentare cu combustibil, *se afișează în*

relevante trebuie afișată în scop informativ respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar *al combustibililor* alternativi menționată la punctul 9.3 din anexa II.

scop informativ o comparație între prețurile pe unitate relevante respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar *la combustibili* alternativi menționată la punctul 9.3 din anexa II. ***Pentru reîncărcarea cu energie electrică și pentru realimentarea cu hidrogen ad-hoc, prețul este, de asemenea, afișat per kWh și, respectiv, per kg.***

Amendamentul 237

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Operatorii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sau, în conformitate cu acordul dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi exploatată de ***ei*** și permit ***accesul gratuit la aceste date*** prin punctele de acces naționale. ***În acest sens, operatorii respectivi asigură, de asemenea, cel mai înalt nivel posibil de securitate cibernetică, precum și de protecție și de securitate a datelor, în special în procesele de autentificare, facturare și plată. Dacă se aplică, acești operatori respectă dispozițiile Directivei privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune (Directiva NIS2).*** Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:

Amendamentul 238

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) amplasarea geografică a punctului

Amendamentul

(i) amplasarea geografică a punctului

de reîncărcare sau de realimentare;

de reîncărcare sau de realimentare **și, dacă este posibil, informații privind spațiile de odihnă și centrele de aprovizionare cu alimente din apropiere;**

Amendamentul 239

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul ia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) instalații care oferă adăpost în caz de ploaie sau alte fenomene meteorologice neplăcute;

Amendamentul 240

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul ib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ib) iluminare în timpul încărcării nocturne;

Amendamentul 241

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) tipul **conectorului**;

(ii) tipul **și disponibilitatea prizei**;

Amendamentul 242

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul iv

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iv) puterea de ieșire (kW);

(iv) puterea de ieșire (kW) **ca putere totală și putere maximă individuală**;

Amendamentul 243

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) accesibilitatea pentru vehiculele grele, inclusiv restricțiile de înălțime, lungimea și lățime la punctele de reîncărcare și de realimentare.

Amendamentul 244

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz);

(ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz), rata de disponibilitate pe perioadă de timp pertinentă (zile/ore);

Amendamentul 245

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iiia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiia) când este disponibil, procentul de energie electrică din surse regenerabile și conținutul de emisii de gaze cu efect de seră al energiei electrice furnizate la punctele de reîncărcare;

Amendamentul 246

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iiib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iib) activat pentru încărcare bidirecțională (da/nu);

Amendamentul 247

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iic (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iic) capacitatea de încărcare inteligentă;

Amendamentul 248

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iid (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iid) metodele de plată acceptate;

Amendamentul 249

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iie (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iie) dacă este cazul, timpul maxim de parcare;

Amendamentul 250

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) limbile disponibile pe ecran;

Amendamentul 251

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sau, în funcție de acordul dintre ei, proprietarii punctelor respective, potrivit legislației aplicabile a Uniunii, nu sunt obligați să divulge date statice sau dinamice care ar duce la divulgarea unor date confidențiale ale companiei, prejudiciindu-i interesele.

Amendamentul 252

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

3. ***În conformitate cu legislația aplicabilă a Uniunii, statele*** membre trebuie să asigure accesibilitatea datelor, ***nu și a datelor confidențiale ale societăților, care le-ar putea prejudicia interesele***, în mod deschis și nediscriminatoriu pentru toate părțile interesate prin ***punctul*** lor de acces național în temeiul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁶⁷.

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

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

Amendamentul 253

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Până la 31 decembrie 2026, Comisia înființează un punct european comun de acces la datele privind combustibilii alternativi. În acest sens, Comisia asigură respectarea deplină a dispozițiilor prevăzute în Directiva XX-XXX [Directiva STI] și în Regulamentul XX-XXX privind serviciile de mobilitate digitale multimodale. Punctul european comun de acces se bazează în totalitate pe punctele de acces naționale, conectându-le între ele. El oferă acces la toate datele puse la dispoziția PNA, asigurându-se accesul public și nediscriminatoriu pentru utilizatorii finali și alți participanți la piață și furnizori de servicii care să le poată folosi, sub rezerva respectării cerințelor de protecție a datelor. Comisia dă dispozițiile necesare pentru ca punctul european comun de acces să fie pus la dispoziția publicului și ușor accesibil, de exemplu prin crearea unui portal de internet dedicat. Comisia pune la dispoziție datele oferite de punctul european comun de acces despre disponibilitatea și accesibilitatea punctelor de realimentare și de reîncărcare, inclusiv despre timpul de așteptare și capacitatea rămasă a combustibililor alternativi, printr-o interfață accesibilă publicului, actualizată, ușor de utilizat și multilingvă la nivelul UE.

Amendamentul 254

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Statele membre au grijă ca punctele lor naționale de acces să permită

un schimb de date automatizat și uniform cu punctul european comun de acces și cu operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, în conformitate cu procedurile și cerințele tehnice care urmează să fie stabilite în conformitate cu alineatul (4).

Amendamentul 255

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **17 în scopul**:

Amendamentul

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **20 pentru a**:

Amendamentul 256

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 4 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) **stabilirii de proceduri** detaliate care să permită **furnizarea** și schimbul de date necesare în temeiul **alineatului** (2).

Amendamentul

(c) **stabili proceduri și cerințe tehnice** detaliate care să permită, **în mod uniform la nivel european, transmiterea** și schimbul de date necesare în temeiul **alineatelor** (2), (3a) și (3b).

Amendamentul 257

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Punctele de realimentare cu amoniac accesibile publicului instalate sau modernizate începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament] trebuie să fie conforme cel puțin cu specificațiile tehnice stabilite la

punctele 7.1 și 7.2 din anexa II.

Amendamentul 258

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 7 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **17 în scopul**:

Amendamentul

7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **20 pentru**:

Amendamentul 259

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 7 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) **modificării anexei II** prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.

Amendamentul

(b) **a modifica anexa II** prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă, **la cel mult șase luni de la adoptarea aspectelor tehnice.**

Amendamentul 260

Propunere de regulament

Articolul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 21a

Simplificare normativă compensatorie
Comisia, la cel mult un an după intrarea în vigoare a prezentului regulament și în conformitate cu comunicarea sa referitoare la aplicarea principiului numărului constant ^{1a}, prezintă propuneri prin care sarcinile de reglementare introduse de prezentul regulament să fie contrabalansate prin revizuirea sau abrogarea dispozițiilor din alte

regulamente ale UE care generează costuri de conformitate inutile în sectoarele afectate.

1^a Comunicat de presă al CE privind metodele de lucru ale Comisiei Von der Leyen, 4 decembrie 2019.

Amendamentul 261

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Comisia monitorizează progresele înregistrate în punerea în aplicare a regulamentului. Până la 31 decembrie 2026, Comisia examinează prezentul regulament, cercetând cu atenție deosebită dacă obiectivele și cerințele de infrastructură stabilite în prezentul regulament corespund scopului urmărit. În cazul în care constată că una sau mai multe dispoziții nu mai sunt adecvate sau că au apărut noi tehnologii, Comisia prezintă o propunere de modificare a prezentului regulament. ***Cu prilejul acestei revizuiți, Comisia reflectează în special la următoarele aspecte:***

- dacă să reducă pragul tonajului brut, prevăzut la articolul 9 din prezentul regulament, până la 400, precum și să extindă aceste dispoziții astfel încât să se aplice și în cazul tuturor celorlalte tipuri de nave care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului XXXX-XXX [FuelEU în domeniul maritim];

- dacă să introducă în prezentul regulament ținte corespunzătoare pentru infrastructura necesară pentru a alimenta aeronavele electrice și pe bază de hidrogen;

- progresul tehnologic atins de sistemele rutiere electrice, precum tehnologia de

încărcare inductivă fără contact sau tehnologia liniilor aeriene și dacă instalarea unei astfel de infrastructuri ar putea avea un impact asupra instalării unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului și, eventual, dacă trebuie ajustate în consecință obiectivele de instalare a infrastructurii de încărcare din prezentul regulament. Cu ocazia acestei evaluări, Comisia se gândește în mod expres la posibilitatea ca statele membre să ia în calcul sistemele rutiere electrice pentru a atinge țintele privind puterea totală de ieșire pentru vehiculele comerciale ușoare prevăzute la articolul 3 și pentru vehiculele comerciale grele prevăzute la articolul 4.

Amendamentul 262

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(a) previziuni privind **adoptarea** vehiculelor pentru data de 31 decembrie a anilor 2025, 2030 și 2035 pentru:

Amendamentul

(a) previziuni privind **înmatricularea** vehiculelor pentru data de 31 decembrie a anilor 2025, **2027**, 2030, **2032** și 2035 pentru:

Amendamentul 263

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(b) **obiective** pentru data de 31 decembrie 2025, 2030 și 2035 pentru:

Amendamentul

(b) **ținte** pentru data de 31 decembrie 2025, **2027**, 2030, **2032** și 2035 pentru:

Amendamentul 264

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 7

Textul propus de Comisie

– puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea pentru fiecare port;

Amendamentul

– puncte de realimentare cu GNL, **hidrogen și amoniac** în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea pentru fiecare port;

Amendamentul 265

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 8

Textul propus de Comisie

– alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T, inclusiv amplasarea exactă (portul) și capacitatea fiecărei instalații din port;

Amendamentul

– alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T, inclusiv amplasarea exactă (portul), **capacitatea rețelei** și capacitatea fiecărei instalații din port;

Amendamentul 266

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 11 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- **infrastructura de reîncărcare electrică pentru vehicule din categoria L: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire;**

Amendamentul 267

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 11 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **informațiile despre stațiile de reîncărcare de la liniuțele 1-4 sunt defalcate în funcție de capacitatea de încărcare care poate fi normală,**

inteligentă și bidirecțională;

Amendamentul 268

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie

2. ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la punctul 1 litera (b), **raportarea utilizării** infrastructurii respective;

Amendamentul

2. ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la punctul 1 litera (b), **rapoarte despre gradul de utilizare a** infrastructurii respective **și cererea viitoare estimată de astfel de infrastructură;**

Amendamentul 269

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 3 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare, buncherajul GNL în porturile maritime ale rețelei centrale TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi din porturi, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, precum și pentru punctele de realimentare cu hidrogen și punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru trenuri;

Amendamentul

– nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare, buncherajul GNL, **hidrogen și amoniac** în porturile maritime ale rețelei centrale TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi din porturi, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, precum și pentru punctele de realimentare cu hidrogen și punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru trenuri;

Amendamentul 270

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 3 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

– instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane;

Amendamentul

– instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane **și în nodurile de transport multimodale;**

Amendamentul 271

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 3 – liniuța 3 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***măsuri care să ofere siguranța că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, în special transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile consumatorilor vulnerabili și celor expuși riscului de sărăcie energetică sau afectați deja de ea;***

Amendamentul 272

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. o explicație despre cum s-a ținut cont la maximum de principiul „eficiența energetică înainte de toate” în previziunile despre înmatricularea vehiculelor, stabilirea țințelor, estimarea ratelor de utilizare, conceperea și introducerea măsurilor de politică pe care se sprijină cadrul național de politică și investițiile publice asociate;

Amendamentul 273

Propunere de regulament

Anexa III – punctul 3 – liniuța 4 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **numărul de puncte de reîncărcare bidirecțională pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2.**

Amendamentul 274

Propunere de regulament

Anexa II – partea 9 – punctul 9.3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9.3 a. Specificații tehnice pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și pentru instalațiile de realimentare cu hidrogen pentru transportul feroviar.

EXPUNERE DE MOTIVE

Introducere

Transportul și mobilitatea reprezintă artera vitală a societății și o parte esențială a vieții de zi cu zi, influențând nivelul de trai al cetățenilor europeni. Ele ne privesc pe fiecare în parte. Un sector al transporturilor sustenabil, abordabil și funcțional, disponibil pentru toți cetățenii, reprezintă coloana vertebrală a pieței interne a UE și este extrem de important pentru a asigura accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii Europene.

Sectorul european al transporturilor trece în prezent printr-o transformare de proporții istorice. Cum produce peste 27 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) din Uniune, acest sector are o amprentă ecologică semnificativă. Cu toate că între 1990 și 2019 emisiile globale produse în Uniune au scăzut, transportul este singurul sector mare generator de emisii, ale cărui emisii au crescut. Această tendință negativă nu este compatibilă cu tranziția Uniunii către o societate sustenabilă, nici cu obiectivele sale climatice. Ea este de asemenea, o cauză pentru care industria europeană nu își poate valorifica la maximum potențialul de a fi lider mondial în tranziția către o mobilitate durabilă.

Așa cum se subliniază în Pactul verde european, sectorul transporturilor trebuie să își reducă emisiile cu cel puțin 90 % până în 2050, ceea ce înseamnă că decarbonizarea sectorului este esențială pentru ca Uniunea să își îndeplinească obiectivul pe termen lung de a fi neutră ca impact asupra climei, potrivit dispozițiilor din Legea europeană a climei.

Desigur, decarbonizarea transporturilor aduce cu sine o serie de probleme, dar oferă, totodată, mari șanse. Prin trecerea la soluții energetice sustenabile, regenerabile și eficiente în toate modurile de transport, Uniunea poate reduce emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea aerului, îmbunătățind astfel calitatea vieții și sănătatea cetățenilor, creând noi locuri de muncă de înaltă calitate, modernizând și consolidând în același timp industria europeană și competitivitatea sa.

Combustibilii alternativi durabili și infrastructura aferentă joacă un rol esențial în această tranziție. Introducerea rapidă și continuă a infrastructurii pentru combustibili alternativi este o condiție prealabilă fundamentală pentru a sprijini și stimula în continuare introducerea pe piață a vehiculelor, navelor și soluțiilor de transport sustenabile. Prin urmare, este esențial să dispunem de cel mai bun cadru juridic posibil, pentru a putea instala volume suficiente de infrastructură pentru combustibili alternativi și a stimula investițiile în tehnologii sustenabile. Deciziile de investiții care vor fi luate în viitorul apropiat vor fi esențiale pentru a pune sectorul transporturilor pe calea cea bună în această perioadă de tranziție pe care o parcurge și pentru a putea aduce un aport suficient la reducerea emisiilor de GES ale Uniunii cu 55 % până în 2030 și la atingerea unui nivel zero de emisii nete până în 2050.

Situația actuală a infrastructurilor pentru combustibili alternativi în UE

Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi a intrat în vigoare în noiembrie 2014, iar statele membre ar fi trebuit să transpună dispozițiile în legislația națională până la 18 noiembrie 2016.

Această directivă stabilește un cadru de măsuri comune pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Deși a avut un anumit impact pozitiv asupra instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi, directiva are hibe care se văd cu ochiul liber. Piața internă este fragmentată și tot nu există o rețea neîntreruptă și interoperabilă de infrastructură pentru combustibili alternativi în întreaga Uniune. Este dureros de clar că directiva nu a reușit să îndeplinească obiectivul-cheie de a asigura o dezvoltare coerentă a pieței la infrastructura pentru combustibili alternativi în UE.

Raportorul este convins că este nevoie de un cadru juridic mai solid și mai coerent pentru o expansiune suficientă a rețelei instalate și a cantității de combustibili alternativi durabili introduse pe piață, pentru a asigura o rețea pe deplin interconectată și interoperabilă în întreaga Uniune. Dacă UE nu vine cu măsuri suplimentare, este probabil ca lipsa actuală a unei infrastructuri corespunzătoare să împiedice progresul, în special prin faptul că stă în calea dezvoltării necesare a pieței de vehicule, nave și aeronave cu emisii scăzute și cu emisii zero.

Prin urmare, raportorul salută propunerea Comisiei de a transforma directiva într-un regulament. Acest schimbare este necesară pentru a asigura transporturi sustenabile, accesibile și funcționale pentru toți cetățenii și pentru a îndeplini obiectivul pentru climă mai ambițios pentru 2030 și a satisface nevoile tranziției către neutralitatea climatică până în 2050. Raportorul este de acord că prin impunerea unor cerințe minime obligatorii din punct de vedere juridic pentru ca statele membre să implementeze această infrastructură Uniunea va fi capabilă în cel mai înalt grad să sprijine adoptarea necesară a vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, în toate statele membre și la nivelul tuturor modurilor de transport. Dispozițiile armonizate vor asigura accesibilitatea necesară la stațiile de reîncărcare și de realimentare, facilitând mobilitatea cetățenilor în viața de zi cu zi, consolidând totodată coeziunea teritorială și ajutând toate regiunile să parcurgă cu bine tranziția către un viitor mai ecologic și neutru ca impact asupra climei. În plus, stabilirea unor prețuri transparente și echitabile, combinate cu soluții de plată uniforme și ușor de folosit pentru utilizatori, sunt necesare pentru a garanta accesibilitatea deplină pentru toți cetățenii și pentru a facilita trecerea la soluții de transport durabile.

Propunerea Comisiei reprezintă un bun punct de plecare în multe privințe, însă raportorul consideră că mai pot fi aduse îmbunătățiri și, prin urmare, propune un cadru de politică mai strict, și anume:

Decarbonizarea transporturilor rutiere

Decarbonizarea transporturilor rutiere este de o importanță capitală, iar tehnologiile cu emisii zero se dezvoltă rapid în peisajul autovehiculelor. Pentru a sprijini această dezvoltare, este esențial ca infrastructura necesară să fie implementată pe scară largă.

Raportorul salută propunerea Comisiei de a introduce obiective obligatorii pentru instalarea de stații de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele ușoare electrice. Cu toate acestea, pentru a asigura o dezvoltare rapidă, completă, echitabilă și echilibrată geografic a e-mobilității în întreaga Uniune, raportorul consideră că, până în 2025, trebuie să se aplice ținte bazate pe distanță atât de-a lungul rețelei TEN-T centrale și globale. Pentru a sprijini din plin și a avea o pondere tot mai mare a vehiculelor electrice pe piață, este la fel de important să se fixeze un

obiectiv mai strict pentru parcul de vehicule printr-o putere minimă de ieșire mai mare per vehicul. Acest lucru va fi deosebit de important pe termen scurt și mediu, pentru a asigura o arie de acoperire de bază care să le permită utilizatorilor să își încarce vehiculul indiferent de locul în care circulă. Prin urmare, puterea necesară pentru fiecare vehicul ar trebui să fie corelată cu ponderea vehiculelor electrice în parcul de vehicule, cu cerințe de putere mai mari inițial, care ar urma să scadă apoi în timp, odată cu creșterea ponderii.

În ce privește vehiculele grele, raportorul consideră că obiectivele trebuie înăsprite serios pentru a satisface cererea preconizată de pe piață. În primul rând, este imperativ ca dispozițiile în vigoare să fie concepute dintr-o perspectivă centrată pe utilizator și să răspundă nevoilor șoferilor de camioane. Aceasta înseamnă creșterea semnificativă a puterii de ieșire minime a încărcătoarelor, pentru a permite șoferilor să încarce vehiculele în timpul perioadelor de repaus și mărirea capacității stațiilor de încărcare în zone de parcare sigure și securizate. Și în acest caz, instalarea propusă a stațiilor de reîncărcare de-a lungul rețelei TEN-T trebuie să fie mai rapidă și mai completă decât în propunerea Comisiei, pentru a sprijini pătrunderea pe piață a camioanelor electrice pe baterii.

În ceea ce privește GNL în transportul rutier, pe de altă parte, raportorul nu consideră că acest combustibil are un potențial semnificativ de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de vehiculele grele. În consecință, Uniunea nu ar trebui să încurajeze dezvoltarea în continuare a acestei infrastructuri, care ar risca să genereze active depreciate și să producă efecte negative de a rămâne anchilozată în tehnologii fosile, în detrimentul alternativelor durabile cu un potențial mai mare de reducere a emisiilor. Astfel, infrastructura de realimentare cu GNL pentru vehiculele grele nu ar trebui să facă parte din prezentul regulament.

Stații de reîncărcare ușor de utilizat și accesibile

Reîncărcarea vehiculelor trebuie să fie ușoară, eficientă și accesibilă tuturor persoanelor din societate. Prin urmare, toate stațiile de încărcare și de realimentare accesibile publicului trebuie să fie pe deplin accesibile persoanelor cu mobilitate redusă. În plus, operatorii stațiilor de încărcare trebuie să fie obligați să afișeze prețul ad-hoc ca „preț per kWh” înainte de începerea unei sesiuni de reîncărcare și să asigure mereu posibilitatea plății electronice cu cardul. Pentru a permite o mai bună gestionare a rețelei de energie electrică, toate punctele de încărcare trebuie să poată să facă o încărcare inteligentă, ceea ce va duce, în cele din urmă, la scăderea prețurilor energiei electrice pentru consumatori.

Raportorul consideră, de asemenea, că este important să se mărească transparența și calitatea datelor pe care operatorii de stații de reîncărcare și de realimentare sunt obligați să le pună la dispoziție. Aceasta include, de asemenea, delegarea către Comisie a competenței de a înființa un punct european comun de acces la nivel european, pentru a facilita compararea prețurilor între actorii de pe piața internă, precum și crearea unei interfețe la nivelul UE care să le permită utilizatorilor să acceseze o hartă și un planificator de rute exhaustive la nivelul UE, care să cuprindă toate stațiile de reîncărcare și realimentare accesibile publicului.

Infrastructura de realimentare cu hidrogen

Hidrogenul curat va fi esențial pentru a atinge obiectivele Uniunii în cadrul Pactului verde

european și neutralitatea climatică până în 2050. Are loc o dezvoltare tehnologică rapidă, iar Europa trebuie să valorifice întregul potențial al ecosistemului de realimentare cu hidrogen pentru transportul rutier greu, care va necesita atât hidrogen gazos, cât și hidrogen lichid. Prin urmare, raportorul propune să se intensifice și mai mult instalarea stațiilor de realimentare bazate pe distanță pentru vehiculele grele de-a lungul rețelei TEN-T. Statele membre vor asigura, de asemenea, un număr adecvat de puncte de realimentare cu hidrogen pentru transporturile maritime.

Alimentarea cu energie electrică de la mal și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare

Raportorul este de acord cu propunerea Comisiei de a se asigura că toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T furnizează energie electrică aeronavelor staționare.

Cu toate acestea, în ceea ce privește alimentarea cu energie electrică de la mal, trebuie venit cu propuneri mai îndrăznețe pentru a reduce și mai mult emisiile de gaze cu efect de seră ale navelor aflate la dană. Deși tehnologia există de două decenii, în prezent puține nave din Uniune se conectează la alimentarea cu energie electrică de la mal. Pentru a sprijini în continuare dezvoltarea și mai mare a acestei infrastructuri și justificarea sa economică, raportorul înăsprește dispozițiile relevante atât în ceea ce privește reducerea limitei de tonaj pentru nave, cât și devansarea datei de instalare până în 2025.

Asigurarea conformității și a transparenței

Raportorul consideră că este extrem de important ca obligațiile prevăzute în prezenta directivă să fie respectate. Prin urmare, statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele sunt respectate și să impună sancțiuni pentru orice încălcare. În plus, cadrul prin care se garantează că statele membre fac progrese și îndeplinesc obiectivele naționale trebuie să devină mai transparent și mai solid.

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

Următoarea listă este întocmită în mod absolut voluntar, sub responsabilitatea exclusivă a raportorului. Raportorul a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane când a pregătit raportul, până la adoptarea sa în comisie:

Entitatea și/sau persoana
Mazda Motor Europe
EnBW Energie Baden-Württemberg AG
Federația internațională de automobilism (Federation Internationale de l'Automobile)
ChargeUp Europe
Hubject
Institutul european al cuprului (European Copper Institute)
Deutschen Sparkassen- und Giroverband (Asociația caselor de economii și cosemnațiuni din Germania)
EDF – Divizia Afaceri Europene
Daimler
Alstom
Transporturi și mediu (Transport & Environment)
Volkswagen
Asociația Constructorilor Europeni de Automobile
Deutscher Städtetag
Tesla
Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (Centrul național de coordonare pentru infrastructurile de încărcare)
Institutul de metanol
VDA - Verband der Deutschen Automobilindustrie e. V. (Asociația industriei automobilistice germane)
UNIFE – Asociația europeană a industriei de echipament feroviar
ADAC Automobile Club
BEUC - Organizația Europeană a Consumatorilor
Vzbv Verbraucherzentrale Bundesverband (Asociația federală germană a consumatorilor)
Monopolkommission (Comisia antitrust)
CLEPA
ePURE – Etanol european din surse regenerabile
SmartEN
NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V. (Asociația pentru ocrotirea naturii din Germania)
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (Organizația centrală a operatorilor navali din Germania)
Inițiativa Deutsche Zahlungssysteme e.V. (Sisteme de plată din Germania)
ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme (Societatea pentru sisteme de energie distribuite)
Asociația companiilor germane comunale - Verband kommunaler Unternehmen e.V.

ÖBB Holding AG
ADV Flughafenverband (Asociația aeroporturilor)
VDR – Verband Deutscher Reeder
Eurocities
Nati
BMW
Honda
Organizația Europeană a Porturilor Maritime - ESPO
Grupul operativ pentru aer curat
SHV Energie
Coaliția Zürich 5
Liquid Gas Europa
Parking Energy
E.ON
Eaton
Transdev
Eurelectric
Shell
Payments Europe
MasterCard
Visa
FedEx
Federația societăților portuare și a terminalelor private europene
AENA
Union Française de l'Électricité
Volvo
Avis Budget Group
Grupul de mobilitate Europcar
Hertz Corporation
Asociația internațională a liniilor de croazieră din Europa (Cruise Lines International Association)
Robert Bosch GmbH
Scania
Freie und Hansestadt (Orașul hanseatic liber) Hamburg
avere
CEDEC - Federația europeană a întreprinderilor locale din domeniul energiei
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (Asociația federală a utilităților de energie și apă)
TRATON
Wiener Stadtwerke
Leaseurope
Costa Group
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (Organizația federală a patronatului din industria germană)
Union Internationale des Transports Publics
GRTgaz
Fastned

International DME Association
Asociația europeană pentru depozitare și energie – EASE
Asociația industriilor aerospațială și de apărare din Europa (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe)
Portugal Shipowners (Armatorii din Portugalia)
bp
Asociația companiilor germane de transport - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
SHARE NOW
Grupul ADP
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Societatea pe acțiuni pentru finanțarea de autostrăzi și drumuri rapide)
Verband der Elektro- und Digitalindustrie e.V. (Asociația industriilor electrice și digitale)
Inițiativa privind interfețele de încărcare e.V.
Fraport
BusinessEurope
Iberdrola
Edison
Asociația pentru vehicule cu gaz natural și biogaz
Lucid Motors
E.DSO – Operatorii europeni de rețele de distribuție
IONITY
Bauindustrie (Industria construcțiilor)
Hydrogen Europe
Air Liquide
ACI Europa
Eurogas
Inițiativa privind transporturile din Europa Centrală și de Est
Card Payment Sweden

7.4.2022

AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Raportor pentru aviz: Alexandr Vondra

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi este esențială pentru tranziția către moduri de transport cu emisii scăzute și, în cele din urmă, fără emisii. În curând, principala sursă de energie în sectorul european al transporturilor va fi electricitatea, alături de hidrogen și amoniac. Însă Europa va avea nevoie de mai multe surse de tranziție pentru a atinge acest obiectiv și va trebui să le lase statelor membre flexibilitatea financiară și de reglementare atât de necesară, în special celor în care infrastructura de încărcare electrică pentru vehiculele rutiere este limitată.

În consecință, propunerea Comisiei de a transforma directiva din 2014 în regulament trebuie să acorde atenția cuvenită neutralității tehnologice, care nu ar trebui să se bazeze pe ipoteze fără valoare practică despre timpul de dezvoltare și de implementare a unor infrastructuri foarte scumpe.

În prezent, infrastructura de încărcare electrică pentru vehicule ușoare se află în stadiul cel mai avansat. Din acest motiv am lăsat cea mai mare parte a textului Comisiei pe această temă nemodificată. Cu toate acestea, în ce privește vehiculele grele, navele maritime și de navigație interioară și aeronavele, consider propunerea mult prea ambițioasă din punctul de vedere al perspectivelor și al fezabilității dezvoltării infrastructurii necesare. De aceea am recomandat în amendamentele mele să se amâne cu trei ani țintele la punctele de încărcare pentru vehiculele electrice și stațiile de alimentare cu hidrogen. și, totodată, să se prelungească cu trei ani obligația de a sprijini infrastructura GNL. Am convingerea că această abordare va oferi flexibilitatea necesară și va ține seama de situațiile inițiale diferite din statele membre.

În plus, am unele îndoieli în privința mai multor subdefiniții ale combustibililor alternativi, astfel cum figurează în propunerea Comisiei. Unele definiții induc în eroare și ar putea crea probleme cu amestecurile și livrarea, în special în cazul combustibililor din surse regenerabile cum ar fi biometanul și hidrogenul regenerabil. Subdefiniția dată de Comisie „carburanților alternativi pentru vehiculele cu emisii zero” este, și ea, problematică. Unii dintre combustibilii enumerați folosesc procese de producție cu emisii ridicate, riscând să știrbească credibilitatea regulamentului final. Așa că am introdus modificări pentru a răspunde acestor preocupări și pentru a oferi claritate juridică.

Deoarece propunerea Comisiei impune statelor membre obligații administrative împovărătoare de raportare a progreselor, recomand prelungirea mai multor termene. Ca ultim punct, consider planul Comisiei de a revizui noua legislație în 2026 ca fiind prematur, întrucât perioada este mult prea scurtă pentru a permite o evaluare solidă a impactului reglementărilor, dată fiind amploarea noii infrastructuri necesare. Astfel, propun amânarea termenului cu doi ani.

AMENDAMENTE

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

Amendamentul 1 **Propunere de regulament** **Considerentul 2**

Textul propus de Comisie

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

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

Amendamentul

(2) Diverse instrumente ale dreptului Uniunii stabilesc deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile. De exemplu, Directiva 2018/2001/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁵ stabilește un obiectiv pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi. **În același timp, este esențial să se ia în considerare faptul că, dacă se dorește atingerea obiectivului UE privind neutralitatea climatică până în 2050, emisiile din sectorul transporturilor vor trebui reduse cu aproximativ 90 %.**

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

Amendamentul 2

Propunere de regulament **Considerentul 3**

Textul propus de Comisie

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

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

Amendamentul

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁷ stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și **a combustibililor alternativi și**, prin urmare, să creeze o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare. **Măsurile introduse de prezentul regulament urmăresc să îi ajute pe producătorii de vehicule să își realizeze obiectivele și să reducă emisiile de CO₂ generate de transportul rutier, menținând, totodată, neîntrerupte circulația rutieră și conectivitatea în toată Europa.**

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

Amendamentul 3

Propunere de regulament

Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Potrivit analizei „de la extracție la ardere” (well-to-wheels) a JRC cu privire la opțiunile de combustibili și de grupuri motopropulsoare de care dispune UE^{1a}, combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO), precum combustibilii diesel sintetici, oferă avantajul de a fi combustibili de substituție, care pot fi utilizați cu ușurință în infrastructuri și grupuri motopropulsoare standard. Performanța lor ca emisii de GES este determinată în principal de sursa de energie utilizată pentru producție. Conversia lor din materii prime reziduale sau din energie electrică din surse regenerabile poate aduce cu sine reduceri remarcabile ale emisiilor, tinzând spre zero emisii de dioxid de carbon „între extracție și ardere”.

^{1a} Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M., Edwards, JRC Well-To-Wheels report v5 [Raportul JEC privind analiza „între extracție și ardere” (well-to-wheels) v5], EUR 30284 EN, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2020, ISBN 978-92-76-20109--0 doi:10.2760/100379, JRC121213.

Justificare

Trimitere la cercetarea făcută de serviciile interne ale Comisiei privind fezabilitatea diferitelor opțiuni de combustibili, inclusiv e-combustibili.

Amendamentul 4

**Propunere de regulament
Considerentul 4**

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în **aeronavele staționare și transportul maritim**. Deși cerințele privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, sunt necesare investiții pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. **În plus, Comisia ar trebui să evalueze starea actuală și dezvoltarea viitoare a pieței hidrogenului pentru aviație, precum și să realizeze un studiu privind fezabilitatea instalării de infrastructuri de acest tip pentru alimentarea aeronavelor, inclusiv, după caz, un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, în special pentru reîncărcarea cu energie electrică și cu hidrogen a aeronavelor**. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țărm. **Atunci când vor apărea tehnologiile pentru nave propulsate cu combustibili sintetici diferiți de combustibilii diesel sintetici, va fi nevoie de infrastructura de realimentare aferentă**. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru **ca obiectivele să poată fi îndeplinite. La revizuirea Directivei 2014/94/UE s-a constatat că în majoritatea statelor membre infrastructura de la țărm de alimentare cu energie electrică instalată în porturi este limitată. De aceea, țintele obligatorii pentru instalarea rapidă a infrastructurii relevante ar trebui să le ofere operatorilor de nave siguranța că dispun în porturile TEN-T de suficiente**

surse de alimentare cu energie electrică la mal pentru a îndeplini obligațiile stabilite de inițiativa FuelEU în domeniul maritim.

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) *Comisia ar trebui să ia măsuri pentru ca energia electrică produsă la mal să fie utilizată în cel mai rentabil mod posibil. Pentru a sprijini statele membre la luarea acestei decizii, Comisia ar trebui să evalueze, la evaluarea de etapă, care porturi se pretează cel mai bine pentru furnizarea de electricitate de la mal și unde mai degrabă soluțiile alternative ar fi mai bune ca eficiență și reducere a emisiilor de CO₂.*

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) *În plus, în UE ar trebui să se aplice o abordare diferențiată de la un stat membru la altul și de la o regiune la alta, în funcție de starea economiei, de nivelul de dezvoltare a infrastructurii și de condițiile geografice și caracteristicile pieței naționale, dar și de infrastructura transfrontalieră cu țări terțe. Totuși, niciun stat membru nu ar trebui să fie scutit de obiectivele comune pentru climă la nivelul UE, deși calendarele și obiectivele intermediare ar putea, desigur,*

să varieze.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. **Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările politice la nivel național nu va** crea certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule **național** ar trebui să asigure **faptul că utilizarea vehiculelor** în fiecare stat membru **este corelată** cu instalarea **unei** infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure **o călătorie ușoară** și fără probleme în întreaga Uniune.

Amendamentul

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. **Este esențial, așadar, să se uniformizeze** abordările **naționale pentru a** crea certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul **național** de vehicule ar trebui să asigure **corelarea numărului de vehicule utilizate** în fiecare stat membru cu instalarea **unor** infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure **un trafic fluent** și fără probleme în întreaga Uniune, **inclusiv înspre și dinspre regiunile ultraperiferice ale UE. Dezvoltarea unei astfel de rețele de infrastructuri ar facilita accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor din Uniune, inclusiv ale regiunilor ultraperiferice și ale altor zone îndepărtate sau rurale, consolidând coeziunea socială, economică și teritorială între ele. Trebuie totuși luate în**

considerare caracteristicile rețelei TEN-T, precum densitatea medie a traficului și populația, atunci când se specifică obiectivele minime obligatorii bazate pe distanță.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Zonele cu densitate redusă a populației sunt mai puțin atractive pentru investițiile private în infrastructura de reîncărcare, din cauza fluxurilor de trafic și a cererii de reîncărcare mai scăzute. Pentru ca statele membre să își poată îndeplini cu bine obligațiile ce le revin în temeiul prezentului regulament și să instaleze infrastructura de reîncărcare și în zonele cu densitate redusă a populației, normele Uniunii privind ajutoarele de stat ar trebui să prevadă un sprijin public mai mare pentru infrastructura de încărcare din aceste zone.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) Operatorii necomerciali, precum proprietarii de puncte de reîncărcare private care își pun la dispoziția publicului punctele gratuit sau în schimbul unei contribuții financiare discreționare, în mod individual sau ca parte dintr-o rețea interpersonală, joacă un rol important în tranziția eficientă ca consum de resurse către mobilitatea cu emisii zero, în special în zonele cu densitate redusă a populației; deși sunt excluse din cerințele stabilite de prezentul

regulament, schemele de încărcare necomerciale ar trebui promovate de statele membre, iar punctele de încărcare cu o capacitate de cel puțin 11 kW pot fi luate în calcul până la 50 % în vederea atingerii obiectivelor.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) Cetățenii și comunitățile de energie din surse regenerabile, astfel cum sunt definite în Directivele (UE) 2019/944 și 2018/2001, joacă și ei un rol important în extinderea mobilității cu zero emisii, atunci când acționează ca operatori comerciali de puncte de reîncărcare și realimentare sau ca furnizori de servicii de mobilitate. În conformitate cu articolele 5 și 7, aceste comunități pot alege să perceapă de la utilizatorii finali care sunt membri ai comunităților lor un preț mai mic în comparație cu cel perceput de la cei care nu sunt membri, cu condiția să îl aplice proporțional.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza **numărului** total de vehicule **electrice înmatriculate în statul membru respectiv**, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât la un punct

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza **ponderii vehiculelor electrice în parcul** total de vehicule **de pasageri din statele membre**, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare

de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre.

decât la un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre. ***Metodologia ar trebui să ia în considerare și nivelul de dezvoltare a pieței vehiculelor electrice și să fie ajustată în consecință, furnizând o ponderare adecvată pentru ca obiectivele să poată fi atinse și să stimuleze dezvoltarea piețelor care dispun de flote mici.***

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibilă publicului ar trebui să se facă în primul rând prin investiții pe piața privată. Totuși, statele membre ar trebui să sprijine instalarea infrastructurii prin investiții publice inițiale, în cazurile în care condițiile de piață fac necesară acordarea de sprijin public, cu condiția ca acesta să fie furnizat respectând pe deplin normele privind ajutoarele de stat, până când se creează o piață competitivă.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, **infrastructura** accesibilă publicului pentru vehiculele grele **electrice este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune**. O abordare **combinată a obiectivelor** bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, **a obiectivelor** privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și **a obiectivelor** pentru nodurile urbane ar trebui să asigure **stabilirea unei acoperiri suficiente** a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele **grele** electrice în întreaga Uniune pentru a sprijini **introducerea preconizată pe piață** a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.

Amendamentul

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, **în momentul de față în Uniune aproape că nu există deloc o infrastructură** accesibilă publicului pentru vehiculele **electrice** grele. **Din acest motiv, pentru vehiculele grele va fi nevoie de un timp de dezvoltare și instalare mai mare decât cel necesar infrastructurii pentru vehiculele ușoare**. O abordare **progresivă care combină ținte** bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, **ținte** privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și **ținte** pentru nodurile urbane ar trebui să asigure **în cele din urmă o acoperire suficientă** a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele electrice **grele** în întreaga Uniune pentru a sprijini **proactiv creșterea așteptată a cotei de piață** a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii. **Prin urmare, este necesară o investiție care să dea un imbold inițial instalării de infrastructuri pentru vehiculele electrice grele, dat fiind că orice dezvoltare suplimentară a infrastructurii ar trebui condiționată de creșterea cotei lor de piață la nivelul Uniunii, la nivel național și la nivel regional, precum și de datele de trafic relevante.**

Amendamentul 14

**Propunere de regulament
Considerentul 14**

Textul propus de Comisie

(14) Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele ar trebui, de asemenea, să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o

Amendamentul

(14) Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele ar trebui, de asemenea, să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o

putere de ieșire suficientă pentru a permite reîncărcarea vehiculului în timpul legal de pauză al conducătorului auto. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei, vehiculele grele ar trebui, de asemenea, să poată utiliza infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod specific electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

putere de ieșire suficientă pentru a permite reîncărcarea vehiculului în timpul legal de pauză al conducătorului auto. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei, vehiculele grele ar trebui, de asemenea, să poată utiliza infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod specific electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

Trebuie totuși luate în considerare caracteristicile rețelei TEN-T, precum densitatea medie a traficului și populația, atunci când se specifică obiectivele minime obligatorii bazate pe distanță.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Pentru a evita ambuteiajele la punctele de încărcare cu energie electrică, Comisia ar trebui să stimuleze inovarea astfel încât să apară stații de încărcare rapidă și să vegheze ca statele membre să folosească infrastructura cea mai eficientă în jurul acestor puncte de încărcare.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Cerințele de infrastructură aplicabile rețelei centrale și rețelei globale TEN-T ar trebui să permită excepții justificate, inclusiv atunci când investițiile nu se justifică prin prisma costurilor și beneficiilor socioeconomice.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

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

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

Amendamentul

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

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

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(21) Numărul tot mai mare de vehicule electrice din modurile de transport rutier, feroviar, maritim și din alte moduri de transport va necesita optimizarea și gestionarea operațiunilor de reîncărcare într-un mod care să nu cauzeze congestione și să profite pe deplin de disponibilitatea energiei electrice din surse regenerabile și de prețurile scăzute ale energiei electrice în sistem. În special reîncărcarea inteligentă poate facilita și mai mult integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică, deoarece permite răspunsul părții de consum prin agregare și prin răspunsul părții de consum bazat pe preț. ***Reîncărcarea inteligentă ar trebui să poată fi realizată la viteze normale de încărcare, dar și în timpul încărcării rapide, prin răspuns la semnale dinamice în materie de prețuri sau prin optimizarea fluxului de energie.*** Integrarea sistemului poate fi facilitată în continuare prin reîncărcare bidirecțională (vehicul-rețea). ***Punctele de încărcare bidirecțională permit stabilizarea rețelei prin stocarea energiei electrice în baterii la un cost scăzut al sistemului și creează oportunități de afaceri pentru conducătorii de vehicule electrice.*** Toate punctele de reîncărcare ***unde*** vehiculele sunt staționate în mod normal o perioadă mai lungă ar trebui ***deci să ofere*** ***posibilitatea de reîncărcare inteligentă și bidirecțională. Operatorii ar trebui să doteze toate punctele de reîncărcare nou instalate sau renovate accesibile publicului cu funcții de reîncărcare inteligentă.***

Amendamentul 19

**Propunere de regulament
Considerentul 21 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Pentru o tranziție rapidă către electromobilitate în condiții de sustenabilitate, Uniunea ar trebui să devină lider mondial la produsele, tehnologiile, serviciile și inovațiile sustenabile, asigurând mai ales un lanț valoric pentru baterii circular, echitabil social, sustenabil și responsabil din punct de vedere ecologic și etic.

Amendamentul 20

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Statele membre au la dispoziție o gamă vastă de surse de finanțare pentru a sprijini introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum, în special, Mecanismul de redresare și reziliență instituit prin Regulamentul (UE) 2021/241^{1a}, instrumentul de sprijin tehnic al Comisiei instituit prin Regulamentul (UE) 2021/240^{1b}, Mecanismul pentru interconectarea Europei instituit prin Regulamentul (UE) 2021/1153^{1c}, Mecanismul pentru combustibili alternativi instituit prin Regulamentul 2022/xxx^{1d} și parteneriatele și misiunile programului Orizont Europa, în special propunerea de misiune pentru orașe inteligente și neutre climatic, care își propune ca 100 de orașe să devină neutre ca efect asupra climei până în 2030. În plus, Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune, instituite prin Regulamentul (UE) 2021/1058^{1e}, sunt disponibile pentru sprijinirea investițiilor în cercetare, inovare și instalare, mai ales în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate, iar programul InvestEU, prin secțiunea sa

pentru infrastructură sustenabilă, poate stimula investițiile adaptate exigențelor viitorului în Uniunea Europeană, poate contribui la mobilizarea investițiilor private și poate oferi servicii de consultanță promotorilor de proiecte și operatorilor care lucrează în domeniul infrastructurii sustenabile și al activelor mobile. În ultimii ani, Grupul BEI și-a intensificat sprijinul pentru accelerarea tehnologiilor mai noi, precum electromobilitatea și digitalizarea, în cadrul mecanismului pentru un transport mai curat și se preconizează că BEI va furniza în continuare o serie de structuri de finanțare pentru a contribui la accelerarea instalării. Statele membre ar trebui să valorifice aceste posibilități de finanțare, în special pentru a sprijini transportul în comun și soluțiile active de transport și pentru a finanța măsurile menite să îi sprijine pe cetățenii aflați în situație de sărăcie energetică.

^{1a} Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență.

^{1b} Regulamentul (UE) 2021/240 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 februarie 2021 de instituire a unui Instrument de sprijin tehnic.

^{1c} Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014.

^{1d} Regulamentul (UE) 2021/... privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului.

^{1e} Regulamentul (UE) 2021/1058 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice diferitele componente ale costurilor.

Amendamentul

(24) Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice diferitele componente ale costurilor. ***Indiferent dacă este sau nu comunicat prin alte canale, prețul trebuie să fie mereu afișat la stația respectivă de reîncărcare sau realimentare.***

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

reglementare și Comisia ar trebui să monitorizeze **cum se dezvoltă piața stațiilor de reîncărcare**. **Cel târziu** la revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, **crearea** unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic⁵⁴. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, în întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

Amendamentul

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, **dezvoltarea** unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic⁵⁴. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, în întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. **Trebuie totuși luate în considerare caracteristicile rețelei TEN-T, precum densitatea medie a traficului și populația, atunci când se specifică obiectivele minime obligatorii bazate pe distanță.**

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁵, ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare. În **cadrul nodurilor** urbane, autoritățile publice ar trebui să **ia în considerare** instalarea stațiilor în centrele multimodale de transport de marfă, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 28

Amendamentul

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁵, ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare **cu hidrogen**. În **nodurile** urbane, autoritățile publice ar trebui să **aibă în vedere** instalarea stațiilor **de realimentare cu hidrogen** în centrele multimodale de transport de marfă, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul** de vehicule **care** vor intra pe piață și **la tipul** de tehnologii **care** vor fi utilizate pe scară largă. **Astfel** cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus pentru **introducerea** în masă **împurie** a vehiculelor alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen **gazos** la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule. În acest scop, **un** număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să **furnizeze, de asemenea,** hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020)0301.

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **nu se știe încă cu incertitudine ce tipuri** de vehicule vor intra pe piață și **ce tipuri** de tehnologii vor fi utilizate pe scară largă. **După** cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus pentru **a introduce** în masă **în primă fază** a vehiculelor alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen **în stare gazoasă** la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid, care permite alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și reprezintă opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule. În acest scop, **unui** număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să **li se impună să furnizeze și** hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020)0301.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 27

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte **carduri** de plată utilizate pe scară largă în Uniune **ca opțiune din oficiu și, opțional, plata cu bani lichizi. O** metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna **pusă** la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când **la punctul de reîncărcare sau de realimentare se oferă plăți pe bază de contract.**

Amendamentul 28

Amendamentul

(30a) Pentru a asigura o utilizare cât mai rentabilă a infrastructurii de încărcare ce urmează să fie instalată și pentru a mări încrederea consumatorilor în electromobilitate, este esențial ca stațiile de reîncărcare accesibile publicului să fie deschise tuturor utilizatorilor, indiferent de marca autoturismului și indiferent dacă aceștia participă la un sistem de plăți bazate pe contract sau îndeplinesc orice altă condiție.

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

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

⁵⁷ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie

Amendamentul

(31) Infrastructura de transport ar trebui să permită mobilitatea fără sincope, să fie ușor de utilizat și accesibilă pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap, persoanele în vârstă și persoanele care locuiesc în regiuni ultraperiferice sau în regiuni îndepărtate ori rurale. În principiu, amplasarea tuturor stațiilor de reîncărcare și de realimentare, precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare propriu-zise ar trebui proiectate astfel încât să poată fi utilizate de o cât mai mare parte a populației, inclusiv de persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap. Aceasta înseamnă, printre altele, că trebuie asigurat un spațiu suficient în jurul parcării, că stația de reîncărcare nu trebuie instalată pe o suprafață cu borduri, că butoanele sau ecranul stației de reîncărcare trebuie să se afle la o înălțime adecvată și că cablurile de reîncărcare și de realimentare nu sunt foarte grele, astfel încât să le poată manipula cu ușurință și persoanele cu o forță fizică mai mică. ***În cazurile în care sunt disponibile spații de parcare pentru persoanele cu mobilitate redusă și cu dizabilități, un anumit procent din acestea ar trebui să fie echipat cu puncte de reîncărcare și de alimentare.*** În plus, interfața pentru utilizatori a stațiilor de reîncărcare conexe trebuie să fie accesibilă. În acest sens, cerințele de accesibilitate din anexele I și III la Directiva (UE) 2019/882⁵⁷ ar trebui să se aplice infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. ***După caz, la construirea stațiilor de reîncărcare și de realimentare ar trebui să se țină seama și de situația specială a regiunilor ultraperiferice.***

⁵⁷ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie

2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).

2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și **pot contribui** la reducerea impactului **asupra mediului al** navelor maritime și al celor de navigație interioară. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și „de nave de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor **la dană**. **Obiectivele** obligatorii de instalare ar trebui să **asigure faptul** că sectorul **găsește** o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime centrale și globale TEN-T pentru a **respecta aceste** cerințe. **Aplicarea acestor obiective tuturor porturilor maritime TEN-T** ar trebui să **asigure condiții de concurență echitabile între porturi**.

Amendamentul

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și **contribuie** la reducerea impactului navelor maritime și al celor de navigație interioară, **în principal la dană în porturi, asupra mediului, inclusiv, printre altele, impactul asupra calității aerului local**. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și **de** nave de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor. **Țintele** obligatorii de instalare ar trebui să **ofere siguranța** că sectorul **dispune de** o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime centrale și globale TEN-T **și de-a lungul căilor maritime interioare** pentru a **se putea conforma acestor** cerințe. **Pentru a asigura un climat de concurență loială între porturi, aceste ținte** ar trebui să se **aplice tuturor porturilor maritime TEN-T și interioare**.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 32 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32a) **La instalarea instalațiilor de energie electrică de la mal și la alimentarea cu energie electrică de la mal ar trebui să se țină cont de diversitatea porturilor maritime ca mărime, segmente**

de trafic deservite, guvernare și amplasare geografică. Faptul că porturile maritime din Uniunea Europeană sunt administrate diferit ar putea însemna că și responsabilitățile pentru instalarea instalațiilor de energie electrică de la mal și alimentarea cu energie electrică de la mal sunt distribuite diferit.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 32 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32b) Având în vedere costul și complexitatea asociate cu instalarea instalațiilor de energie electrică de la mal în porturile maritime, este esențial să se stabilească ce investiții trebuie să fie prioritare, având în vedere mai ales opțiunile cele mai indicate pentru a reduce emisiile și cu cea mai mare viabilitate economică: în acest sens, frecvența utilizării, nivelul potențial de reducere a emisiilor, regularitatea escalelor și disponibilitatea capacității rețelei sunt elemente importante.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 33

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(33) Navele container și navele de pasageri sunt categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă aflată la dană și ar trebui să **beneficieze în mod prioritar de alimentarea cu energie electrică de la mal.** Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică **în timp ce se află la dană** ale diferitelor nave de

(33) Navele container și navele de pasageri sunt categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă aflată la dană, **afectând astfel calitatea aerului la nivel local, motiv pentru care** ar trebui să **aibă prioritate la alimentarea cu energie electrică de la mal.** Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică ale diferitelor

pasageri, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, **este necesar să se facă distincția** între cerințele **privind** navele de pasageri **pentru navele de pasageri ro-ro și navele de pasageri de mare viteză și cele pentru alte** nave de pasageri.

nave de pasageri **aflate la dană**, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, **trebuie făcută o diferență** între cerințele **pentru** navele de pasageri **ro-ro, de mare viteză și de croazieră. Pentru alte tipuri de nave, ordinea de prioritate ar trebui să reflecte frecvența escalelor acestor nave în portul respectiv și potențialul de reducere a emisiilor.**

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 34

Textul propus de Comisie

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de volumele lor de trafic. **Porturile** maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui **exceptate de la** cerințele obligatorii pentru categoriile de nave **corespunzătoare**, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic, astfel încât să se **evite** instalarea **unei capacități insuficient utilizate**. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor din Uniune. Este posibil ca capacitatea de producție de energie din aceste insule să nu fie întotdeauna suficientă pentru a ține seama de cererea de energie necesară pentru a sprijini furnizarea alimentării cu energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, insulele ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul **va fi finalizată** sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul

(34) Aceste obiective ar trebui să țină seama de tipurile de nave deservite și de volumele lor de trafic. **Terminalele** maritime cu volume reduse de trafic pentru anumite categorii de nave ar trebui **scutite de obligația de a respecta** cerințele obligatorii pentru categoriile de nave **respective**, pe baza unui nivel minim al volumului de trafic **pe terminal**, astfel încât să se **prioritizeze** instalarea **energiei electrice de la mal la terminalele destinate deservirii acestor categorii de nave**. În mod similar, obiectivele obligatorii nu ar trebui să vizeze cererea maximă, ci un volum suficient de mare, pentru a evita utilizarea insuficientă a capacității și pentru a ține seama de caracteristicile operaționale ale portului. Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor din Uniune **și multe insule îl folosesc pentru activități turistice**. Este posibil ca capacitatea de producție de energie din aceste insule să nu fie întotdeauna suficientă pentru a ține seama de cererea de energie necesară pentru a sprijini furnizarea alimentării cu energie electrică de la mal. Într-un astfel de caz, insulele ar trebui să fie scutite de această cerință, cu excepția cazului și până în momentul în care **va fi dată în folosință** o astfel de conexiune electrică cu continentul sau până

când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante, ***atunci când costurile sunt disproporționat de mari față de beneficii, inclusiv beneficiile pentru mediu. Fără a afecta scutirea acordată insulelor care nu dispun de o conexiune la rețeaua de energie electrică de pe continent sau care au o capacitate locală scăzută, statele membre, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale, ar trebui să satisfacă cererea de energie a porturilor de pe insule prin extinderea capacității locale de producție de energie electrică din surse regenerabile de energie.***

Amendamentul 34

**Propunere de regulament
Considerentul 34 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34a) Statele membre ar trebui să asigure o producție de energie adecvată și furnizarea unei infrastructuri de rețea suficiente (ca disponibilitate și capacitate) pentru a satisface cererile de energie care decurg din furnizarea de energie electrică de la mal în porturi, astfel cum prevede prezentul regulament.

Amendamentul 35

**Propunere de regulament
Considerentul 35 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35a) Dezvoltarea și introducerea de combustibili și de soluții energetice noi pentru sectorul maritim necesită o abordare coordonată pentru a corela oferta și cererea și pentru a evita activele depreciate. Prin urmare, ar trebui creat un mecanism de consultare între toate

părțile interesate relevante din jurul fiecărui port, pentru a asigura coordonarea și consultarea în cursul aplicării cerințelor privind energia electrică de la mal și GNL prevăzute de prezentul regulament.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 36

Textul propus de Comisie

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților *auxiliare* de alimentare) sau *prin* unități de alimentare de la sol (GPU). ***Acest lucru*** ar trebui să ***reducă*** emisiile poluante și sonore, să ***îmbunătățească*** calitatea aerului și să ***reducă*** impactul asupra schimbărilor climatice. Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturile TEN-T.

Amendamentul

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților de alimentare *auxiliare*) sau ***cu*** unități de alimentare de la sol (GPU). ***De aceea, toate operațiunile de transport comercial*** ar trebui să ***apeleze la surse de energie electrică externe când sunt parcate la porțile de îmbarcare sau în poziții de ieșire de pe aeroporturi. În paralel, vehiculele de la sol care operează în aeroporturi ar trebui electrificate. Acest lucru va reduce*** emisiile poluante și sonore, ***va îmbunătăți*** calitatea aerului și ***va reduce*** impactul asupra schimbărilor climatice. Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturile TEN-T. ***Statele membre ar trebui să monitorizeze și apariția potențială a unor tehnologii pentru aeronave electrice și cu hidrogen din surse regenerabile și, dacă va fi cazul, să garanteze instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare.***

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 38

Textul propus de Comisie

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței **în ceea ce privește** combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare **care trebuie implementată**, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

Amendamentul

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să includă **cote de piață și de trafic detaliate, în special pentru traficul de tranzit, monitorizarea și evaluarea frecventă a datelor, proiecțiile privind evoluția pieței și** acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței **de** combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

Amendamentul 38

**Propunere de regulament
Considerentul 40**

Textul propus de Comisie

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică ar trebui să fie compuse din strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii clare pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru

Amendamentul

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică ar trebui să fie compuse din strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii clare pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru

porturile **TEN-T** și **pentru** aeroporturile TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu **vor** fi electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament **în vederea stabilirii unor** obiective **mai stricte** pentru sectoarele respective.

porturile și aeroporturile TEN-T, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu **pot** fi **direct** electrificate. Pe baza acestor strategii **și ținând seama de datele naționale despre cota de piață și cota de trafic, precum și de proiecțiile privind evoluția pieței**, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament **pentru a fixa noi** obiective **obligatorii** pentru sectoarele respective.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 41

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(41) Statele membre ar trebui să **pună în joc** o gamă largă de stimulente și măsuri de **pieță și normative** pentru a atinge obiectivele obligatorii și pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politică, în strânsă cooperare cu actorii **relevanți** din sectorul privat, care ar trebui să aibă un rol esențial în sprijinirea **și finanțarea** dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi **și să fie implicați activ de la început în conceperea stimulentei și măsurilor menționate mai sus, astfel încât sectorul privat să le poată anticipa.**

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 43

Textul propus de Comisie

(43) Având în vedere diversitatea **din ce în ce mai mare a** tipurilor de combustibili pentru autovehicule, asociată cu creșterea continuă a mobilității rutiere a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule

Amendamentul

(43) Având în vedere diversitatea tipurilor de combustibili pentru autovehicule, asociată cu creșterea continuă a mobilității rutiere a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule

informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse pe piață înainte de 18 noiembrie 2016.

informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse pe piață înainte de 18 noiembrie 2016.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 45

Textul propus de Comisie

(45) Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența prezentului regulament. Prin urmare, statele membre trebuie să **se asigure că** operatorii **sau proprietarii** de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului **pun** la dispoziție date statice și dinamice relevante. Ar trebui stabilite cerințe **privind tipurile** de date referitoare la disponibilitatea și accesibilitatea datelor **relevante referitoare la** reîncărcare și realimentare, pe **baza rezultatelor** acțiunii de **sprijinire** a programului **privind „Colectarea** de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”).

Amendamentul

(45) Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența prezentului regulament. Prin urmare, statele membre trebuie să **vegheze ca** operatorii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului **să pună** la dispoziție **gratuit** date statice și dinamice relevante, **inclusiv într-un sistem armonizat la nivelul UE. Aceste date pot fi folosite apoi de terți, inclusiv de agregatori și de furnizorii de răspuns pe partea de consum, precum și pentru comparații la nivelul consumatorilor și pentru serviciile de informare privind stațiile de reîncărcare, în special amplasarea, prețul ad-hoc, disponibilitatea și alți parametri ai acestora care sunt utili pentru consumatori, ținând seama cum se cuvine de cerințele privind protecția datelor.** Ar trebui stabilite cerințe **pe tipuri** de date referitoare la disponibilitatea și accesibilitatea datelor **despre** reîncărcare și realimentare, **bazate pe rezultatele** acțiunii de **sprijin** a programului **de „Colectare** de

date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și *pe* codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”), *precum și pe munca depusă de Forumul pentru transporturi sustenabile.*

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 46

Textul propus de Comisie

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. *Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului*⁵⁹ *pentru punctele naționale de acces.*

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

Amendamentul

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. *În plus, aceste date ar trebui furnizate printr-un punct de acces european unic pentru a lucra cu un singur format și pentru ca operatorii să transmită datele o singură dată. Pentru serviciile care permit călătoriile fără întreruperi pe teritoriul Uniunii, ar trebui creat și un sistem la nivelul Uniunii, importând informații standardizate din sistemele naționale.*

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

Amendamentul 43

Propunere de regulament
Considerentul 48

Textul propus de Comisie

(48) Transportul maritim și navigația interioară necesită noi standarde pentru a facilita și a consolida intrarea pe piață a combustibililor alternativi, în ceea ce privește aprovizionarea cu energie electrică și hidrogenul, buncherajul metanolului și a amoniacului, dar și standarde pentru schimbul de comunicații între nave și infrastructură.

Amendamentul

(48) Transportul maritim și navigația interioară necesită noi standarde pentru a facilita și a consolida intrarea pe piață a combustibililor alternativi, în ceea ce privește aprovizionarea cu energie electrică și hidrogenul, buncherajul metanolului și a amoniacului, dar și standarde pentru schimbul de comunicații între nave și infrastructură. ***În ceea ce privește alimentarea cu energie electrică de la mal pentru transportul maritim și navigația interioară, ar trebui să se stabilească specificații tehnice pentru interoperabilitatea infrastructurii la nivelul porturilor Uniunii. De asemenea, ar trebui să se stabilească specificații tehnice pentru a asigura compatibilitatea echipamentelor instalate la bord cu infrastructura portului.***

Amendamentul 44

Propunere de regulament
Considerentul 49

Textul propus de Comisie

(49) Organizația Maritimă Internațională (OMI) elaborează standarde uniforme, recunoscute la nivel internațional, în materie de siguranță și mediu pentru transportul maritim. Ar trebui evitate conflictele cu standardele internaționale având în vedere natura mondială a transportului maritim. În consecință, Uniunea ar trebui să garanteze că specificațiile tehnice pentru transportul maritim adoptate în temeiul prezentului regulament respectă normele internaționale adoptate de OMI.

Amendamentul

(49) Organizația Maritimă Internațională (OMI) asigură standarde uniforme, recunoscute la nivel internațional, în materie de siguranță și mediu pentru transportul maritim. Ar trebui evitate conflictele cu standardele internaționale având în vedere natura mondială a transportului maritim. În consecință, Uniunea ar trebui să garanteze că specificațiile tehnice pentru transportul maritim adoptate în temeiul prezentului regulament respectă normele internaționale adoptate de OMI. ***În același timp, Uniunea ar trebui să se străduiască să convingă OMI să adopte standarde care să reflecte obiectivele Uniunii de protecție***

climatică.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Considerentul 52

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Considerentul 53

Textul propus de Comisie

(53) Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a stabili norme privind specificațiile tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune lipsesc, dar sunt necesare. În special, aceasta ar trebui să includă comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end); comunicarea

Amendamentul

(53) Infrastructura pentru combustibili alternativi este un domeniu care se dezvoltă cu rapiditate. Lipsa specificațiilor tehnice comune constituie un obstacol în calea creării unei piețe unice a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a stabili norme privind specificațiile tehnice pentru domeniile în care specificațiile tehnice comune lipsesc, dar sunt necesare. În special, aceasta ar trebui să includă comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a software-ului de reîncărcare (back-end); comunicarea

privind serviciul de roaming pentru vehiculele electrice și comunicarea cu rețeaua electrică. De asemenea, este necesar să se definească cadrul de guvernare adecvat și rolurile diferiților actori implicați în ecosistemul de comunicare vehicul-rețea. În plus, trebuie luate în considerare evoluțiile tehnologice emergente, cum ar fi sistemele rutiere electrice („ERS”). În ceea ce privește furnizarea datelor, este necesar să se prevadă tipuri de date și specificații tehnice suplimentare referitoare la formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date.

privind serviciul de roaming pentru vehiculele electrice și comunicarea cu rețeaua electrică. De asemenea, este necesar să se definească **de urgență** cadrul de guvernare adecvat și rolurile diferiților actori implicați în ecosistemul de comunicare vehicul-rețea. În plus, trebuie luate în considerare evoluțiile tehnologice emergente, cum ar fi sistemele rutiere electrice („ERS”). În ceea ce privește furnizarea datelor, este necesar să se prevadă tipuri de date și specificații tehnice suplimentare referitoare la formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Considerentul 54

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 48

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)

Amendamentul

(54) Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu emisii zero se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid. Este probabil ca acest lucru să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026, **ținând seama de datele privind cotele de piață și de trafic naționale, precum și de proiecțiile privind evoluția pieței.**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) „comunitate de energie a cetățenilor” înseamnă o comunitate astfel cum este definită la articolul 2 punctul (11) din Directiva (UE) 2019/944;

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 14

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 50

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 38

Textul propus de Comisie

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, **indiferent dacă** infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, **indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;**

Amendamentul

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, **cu acces nelimitat și necondiționat la** infrastructura pentru combustibili alternativi, **indiferent dacă** este situată pe o proprietate publică sau privată;

Amendamentul 52

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(38a) „infrastructură de reîncărcare semi-accesibilă publicului” înseamnă un grup, o stație sau un punct de reîncărcare situat într-un loc sau într-o clădire deschisă publicului larg cel puțin 8 ore pe zi și 6 zile pe săptămână, care să funcționeze la parametri normali cel puțin 98 % din timp.

Amendamentul 53

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(43a) „punct, stație sau grup de reîncărcare dedicat vehiculelor ușoare și grele” înseamnă un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor ușoare și grele și proiectat în

acest scop, fie printr-o proiectare anume a conectorilor/prizelor, prin proiectarea spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau ambele;

Amendamentul 54

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 49

Textul propus de Comisie

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul o dată;

Amendamentul

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul **sau o singură navă** o dată;

Amendamentul 55

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 54 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(54a) „comunitate de energie din surse regenerabile” înseamnă o comunitate definită la articolul 2 punctul (16) din Directiva (UE) 2018/2001;

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 56

Textul propus de Comisie

(56) „parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare și de odihnă, astfel cum este menționată la articolul 17 alineatul (1) litera (b), care este destinată staționării pe timp de noapte a vehiculelor grele;

Amendamentul

(56) „parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare și de odihnă, astfel cum este menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c), care este destinată staționării pe timp de noapte a vehiculelor grele;

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 59

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 58

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 59

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(66b) „card de plată” înseamnă un

serviciu de plată care funcționează pe baza unui card de debit sau de credit fizic sau digital și include carduri de plată încorporate într-o aplicație pentru un telefon inteligent.

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 66 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(66c) „serviciu de plată” înseamnă un serviciu de plată astfel cum este definit la articolul 4 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2366.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

– *este instalat un număr* stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului proporțional cu *numărul de vehicule* electrice ușoare, *inclusiv autoturisme și a vehicule utilitare ușoare, aflate în circulație;*

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 1 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- *cel puțin o stație de reîncărcare la un grup de reîncărcare în zone urbane și de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T este dedicată vehiculelor utilitare ușoare cu o remorcă, ținând seama de nevoile lor speciale legate de spațiul pentru marfă necesar*

unor astfel de vehicule;

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 1 b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- *infrastructura de reîncărcare este instalată astfel încât să sprijine mobilitatea multimodală.*

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- *un număr suficient de stații de reîncărcare accesibile publicului pentru vehicule ușoare permite încărcarea inteligentă și bidirecțională.*

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(a) pentru fiecare vehicul ușor *electric hibrid reîncărcabil* înmatriculat pe teritoriul lor, *se asigură* o putere de ieșire totală de cel puțin 3 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului *dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mică de 2,5 %; și*
pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin stații de

reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 2,5 % și mai mică de 5 % și pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,5 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 5 % și mai mică de 10 % și pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 10 % și mai mică de 15 % și

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) dacă ponderea vehiculelor electrice ale unui stat membru în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an depășește 15 %, nu sunt necesare obiective obligatorii de infrastructură, însă statul membru ia noi măsuri în cazul în care puterea totală produsă pentru fiecare vehicul ușor electric pe baterie scade sub 1 kW;

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

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

(b) **pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mică de 2,5 %; și**

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

pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 5 % și mai mică de 10 % și și

pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an la nivelul statului membru este mai mare de 10 % și mai mică de 15 %; și

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) dacă ponderea vehiculelor hibride ușoare dintr-un stat membru în totalul parcului de vehicule preconizat pentru fiecare an depășește 15 %, nu sunt necesare ținte obligatorii de infrastructură, însă statul membru ia noi măsuri dacă puterea totală produsă pentru fiecare vehicul ușor hibrid scade sub 0,66 kW;

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **300** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **600** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **600** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150** kW;

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **1200** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **300** kW;

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **600** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **1200** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **300** kW;

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Dacă o stație de reîncărcare deservește ambele direcții de mers, pe drumuri cu densitate scăzută a traficului și acolo unde costurile, inclusiv costurile pentru mediu, depășesc cu mult beneficiile, se consideră că îndeplinește cerințele prezentului articol pentru ambele direcții, cu condiția ca capacitatea instalată totală și numărul de încărcătoare să fie egale cu necesarul pentru o direcție de deplasare.

Amendamentul 74

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

3. Statele membre învecinate **iau măsurile necesare pentru a nu se depăși** distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) **pe** tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și, **sub rezerva viabilității economice, nici pe tronsoanele** rețelei globale TEN-T.

Amendamentul 75

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În cazul în care un grup de reîncărcare deservește atât vehicule ușoare, cât și vehicule grele, grupul de reîncărcare și stațiile sale de reîncărcare sunt considerate infrastructură de reîncărcare accesibilă publicului atât pentru vehicule rutiere ușoare, cât și pentru vehicule rutiere grele, cu condiția ca tipul de încărcătoare și capacitatea instalată totală să corespundă cu cerințele impuse pentru ambele tipuri de vehicule.

Amendamentul 76

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 77

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Clădirile comerciale cu facilități de parcare publică, în care există peste 10 locuri de parcare pentru vehicule ușoare, echipează cel puțin 15 % din locurile de parcare cu puncte de reîncărcare accesibile publicului, până la 31 decembrie 2025.

Amendamentul 78

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a determina țările terțe să coopereze, mai ales țările candidate la aderarea la UE și țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 79

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Statele membre iau măsuri pentru ca toate grupurile de reîncărcare accesibile publicului situate de-a lungul rețelei globale TEN-T care permit traficul de biciclete sunt dotate cu o priză de alimentare de tip casnic, care permite încărcarea bicicletelor electrice.

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor grele, la o distanță maximă de 100 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

Amendamentul

(b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor grele, la o distanță maximă de 100 km între ele, **luând în considerare condițiile locale**:

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Dacă o stație de reîncărcare deservește ambele direcții de mers, pe drumuri cu densitate scăzută a traficului și acolo unde costurile, inclusiv costurile pentru mediu, depășesc cu mult beneficiile, se consideră că îndeplinește cerințele prezentului articol pentru ambele direcții, cu condiția ca capacitatea instalată totală și numărul de încărcătoare să fie egale cu necesarul pentru o direcție de deplasare.

Amendamentul 83

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Pe drumurile cu densitate scăzută a traficului și acolo unde costurile, inclusiv costurile pentru mediu, depășesc cu mult beneficiile, statele membre pot mări distanțele impuse pentru vehiculele grele de transport rutier de la alineatul (1) din prezentul articol, cu condiția ca distanțele totale între grupurile de reîncărcare să îndeplinească în medie cerințele de distanță.

Amendamentul 84

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

2. Statele membre învecinate **iau măsurile necesare pentru ca** distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) **să** nu **fie** depășite **pe** tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Amendamentul 85

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia revizuieste, dacă este necesar, setul de ținte din prezentul regulament pentru infrastructura de reîncărcare cu energie electrică destinată vehiculelor grele pentru a le alinia cu cerințele noi stabilite în Regulamentul actualizat (UE) 2019/1242 privind

standardele pentru emisiile de CO2 pentru vehiculele grele.

Amendamentul 86

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 87

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Comisia iau măsurile necesare pentru a determina țările terțe să coopereze, în special țările candidate la aderarea la UE și țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 88

Propunere de regulament
Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4a

Ținte pentru infrastructura de reîncărcare electrică destinată vehiculelor ușoare și grele

Dacă un grup de reîncărcare deservește

atât vehicule ușoare, cât și vehicule grele, grupul de reîncărcare și stațiile sale de reîncărcare sunt considerate infrastructură de reîncărcare accesibilă publicului atât pentru vehicule ușoare, cât și pentru vehicule grele, cu condiția ca tipul de încărcătoare și capacitatea instalată totală să corespundă cu cerințele impuse pentru ambele tipuri de vehicule.

Justificare

Din punct de vedere tehnic, vehiculele ușoare și cele grele pot utiliza aceeași infrastructură atunci când acest lucru a fost luat în calcul prin modul în care a fost proiectată puterea maximă de ieșire, precum și prin alte soluții tehnice. Construirea unei astfel de infrastructuri pentru a deservi atât vehiculele ușoare, cât și vehiculele grele poate reduce costurile și, în plus, poate oferi statelor membre o flexibilitate rezonabilă în zonele cu densitate redusă a populației și în zonele cu densitate scăzută a traficului, unde cererea pentru o astfel de infrastructură este redusă.

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali, la punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei **și instalate începând cu data menționată la articolul 24**, posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric, utilizând **instrumente** de plată **de largă circulație** în Uniune. În acest scop:

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la stațiile de reîncărcare accesibile publicului **cu o putere de ieșire mai mică**

Amendamentul

operatorii punctelor de reîncărcare acceptă, la **toate** stațiile de reîncărcare accesibile publicului instalate de la data menționată la

de 50 kW, instalate de la data menționată la articolul 24, plățile electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin **unul dintre următoarele:**

articolul 24, plățile electronice **ca opțiune principală și opțional plata în numerar** prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin **prin cititoare de carduri de plată.**

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) cititoare de carduri de plată;

eliminat

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iii) dispozitive care utilizează o conexiune la internet cu care, de exemplu, un cod de răspuns rapid poate fi generat în mod specific și utilizat pentru operațiunea de plată;

eliminat

Amendamentul 94

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

(i) cititoare de carduri de plată;

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

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate stațiile de reîncărcare accesibile **și semiaccesibile publicului** exploatate de ei respectă cerința de la **prezentul alineat**.

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Cerințele prevăzute la **prezentul alineat** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

Amendamentul 97

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii **și să se bazeze doar pe energia electrică primită de vehicul, putându-se aplica o penalizare pentru blocare pentru ca vehiculele, odată încărcate, să nu poată ocupa spațiul de parcare dotat cu instalație de încărcare.** Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai în mod proporțional, pe baza unei justificări obiective.

Amendamentul 98

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Statele membre împuternicesc autoritățile naționale de reglementare să adopte măsuri prin care să se asigure că prețurile nu sunt influențate de factori precum, de exemplu, distanța față de următorul încărcător, nivelul de încărcare a bateriei, marca vehiculului sau participarea la un sistem de plăți bazate pe contract. Autoritățile naționale de reglementare monitorizează metodele de stabilire a prețurilor și practicile producătorilor de vehicule și ale operatorilor punctelor de reîncărcare, au în plan măsuri adecvate pentru protejarea concurenței și a consumatorilor și, de

asemenea, prezintă periodic rapoarte Comisiei.

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, astfel încât acestea să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare. ***Cel puțin următoarele componente de preț, dacă este aplicabil la stația de reîncărcare, trebuie afișate în mod vizibil:***

Amendamentul

Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, astfel încât acestea să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare. ***Elementele componente ale prețului trebuie afișate în loc vizibil la stația de reîncărcare, ca preț pe kWh. În acest scop, operatorii se asigură că punctele de reîncărcare pe care le exploatează sunt echipate cu contoare de energie electrică ce permit măsurarea exactă a energiei electrice preluate.***

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– ***prețul pe sesiune;***

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– ***prețul pe minut;***

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 102

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 3

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
– <i>prețul pe kWh.</i>	<i>eliminat</i>

Amendamentul 103

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 6

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p>6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.</p>	<p>6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare, de exemplu pentru serviciile de calibrare, pentru pierderile de eficiență sau pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier. Aceste informații sunt puse la dispoziția utilizatorilor finali pe cale digitală, inclusiv prin computerele de bord și prin aplicații pentru dispozitive mobile sau la punctul de reîncărcare, și la dispoziția tuturor părților interesate în conformitate cu dispozițiile de la articolul 18 din prezentul regulament.</p>

Amendamentul 104

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și specifice sesiunii lor de reîncărcare preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare, costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

Amendamentul 105

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6a. Operatorii punctelor de reîncărcare inteligentă sau bidirecțională pun la dispoziție informațiile pe care le primesc de la operatorii sistemului de transport, de la furnizorii de energie electrică sau prin intermediul propriei producții de energie electrică, despre procentul de energie electrică din surse regenerabile din sistem și emisiile de gaze cu efect de seră asociate, în timp real, în intervale de timp de cel mult o oră, cu previziuni după caz. Informațiile ar trebui eventual să fie furnizate pe baza contractului încheiat cu un furnizor de

energie electrică.

Amendamentul 106

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt **puncte de reîncărcare conectate digital**.

Amendamentul

7. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare **nou instalate sau renovate** accesibile publicului exploatare de ei sunt **conectate digital, fiind dotate inclusiv cu funcția de roaming electronic și că amplasarea și starea lor sunt ușor detectabile online**.

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

8. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare **nou instalate sau renovate** accesibile publicului pe care le exploatează au o capacitate de reîncărcare inteligentă. **Dacă operatorii sistemului de transport și operatorii sistemului de distribuție consideră necesar și în completarea dispoziției prevăzute la articolul 14 alineatul (4) din prezentul regulament, punctele de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită reîncărcarea bidirecțională.**

Amendamentul 108

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

9. **Începând cu data menționată la articolul 24, statele** membre iau măsurile necesare pentru a **instala panouri de semnalizare corespunzătoare pe marginea drumurilor și** în zonele de parcare și de odihnă din rețeaua rutieră TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a **putea fi identificată** cu ușurință **amplasarea exactă** a infrastructurii pentru combustibili alternativi. **Aceste panouri indicatoare sunt puse și în locul în care este instalată această infrastructură pentru combustibili alternativi la fel de des ca panourile pentru combustibili convenționali.**

Amendamentul 109

**Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 11 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

11a. Operatorii țin punctele de reîncărcare operate de ei în stare bună de funcționare pe întreaga durată de exploatare comercială și satisfac permanent condițiile prevăzute la alineatele (2)-(5) pentru utilizatorii finali. Operatorii pun la dispoziția tuturor părților interesate și a statelor membre, în conformitate cu dispozițiile de la articolul 18, date privind procentul de puncte proprii de reîncărcare aflate în stare de funcționare și unde se derulează operațiuni de întreținere. Dispozițiile specificate în prezentul regulament nu se aplică retroactiv punctelor de reîncărcare accesibile publicului care sunt instalate înainte de data specificată la articolul 24.

Amendamentul 110

Propunere de regulament
Articolul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 5a

Infrastructura de încărcare dinamică

1. Statele membre pot instala o infrastructură de încărcare dinamică, de exemplu o tehnologie de încărcare inductivă fără contact sau o tehnologie bazată pe linii electrice aeriene, și o pun la socoteală la calcularea îndeplinirii țintelor pentru vehiculele utilitare ușoare, prevăzute de articolul 3, și a țintelor pentru infrastructura de încărcare pentru vehiculele utilitare grele, prevăzute de articolul 4.

2. Statele membre veghează ca, chiar dacă se folosesc infrastructuri de încărcare dinamică, să fie îndeplinite în aceeași măsură și obiectivele globale pentru infrastructura de încărcare staționară prevăzute la articolele 3 și 4 din prezentul regulament.

Amendamentul 111

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2030**, cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului **este instalată în fiecare nod urban**. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2029**, **în fiecare nod urban este instalată** cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport. **Pentru a ajuta statele membre să planifice instalarea infrastructurii de realimentare cu hidrogen, Comisia publică, până la 31 decembrie 2024, o listă de noduri de transport multimodale adecvate pentru**

instalarea de stații de realimentare cu hidrogen.

Amendamentul 112

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Statele membre învecinate ***se asigură că*** distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu ***este*** depășită ***pentru*** tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Amendamentul

2. Statele membre învecinate ***iau măsurile necesare pentru ca*** distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf ***să nu fie*** depășită ***pe*** tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T.

Amendamentul 113

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia ia măsurile necesare pentru a determina țările terțe să coopereze, în special țările candidate la aderarea la UE și țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 114

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația ***este proiectată să***

Amendamentul

3. Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația ***poate deservi și***

deservească vehiculele *ușoare și grele*. În terminalele de marfă, operatorii sau proprietarii acestor stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului *se asigură că* aceste stații *furnizează și hidrogenul* lichid.

vehiculele *grele dacă costurile nu sunt disproporționat de mari*. În terminalele de marfă, operatorii sau proprietarii acestor stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului *au grijă ca* aceste stații *să furnizeze și hidrogen* lichid.

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele *cu ajutorul unui instrument* de plată *utilizat* pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin *unul dintre următoarele*:

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele *folosind instrumente* de plată *utilizate* pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin:

Amendamentul 117

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 118

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

2. Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile aplicate utilizatorilor finali și cele aplicate furnizorilor de servicii de mobilitate, nici între prețurile aplicate diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai pe baza unei justificări obiective.

Amendamentul 119

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen pun la dispoziție informații privind prețurile înainte de începerea unei sesiuni de realimentare în stațiile de realimentare pe care le exploatează.

3. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen pun la dispoziție informații privind prețurile înainte de începerea unei sesiuni de realimentare în stațiile de realimentare pe care le exploatează. ***Aceștia afișează clar prețul la toate stațiile de realimentare accesibile***

publicului pe care le exploatează, astfel încât utilizatorii finali să știe prețul înainte de a începe o sesiune de reîncărcare. Prețul pe kWh trebuie afișat la loc vizibil.

Amendamentul 120

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri **rezonabile**, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de **reîncărcare** și specifice sesiunii lor de **reîncărcare** preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

Amendamentul

4. Operatorii stațiilor de realimentare accesibile publicului pot furniza clienților servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate aplică utilizatorilor finali prețuri transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de **realimentare** și specifice sesiunii lor de **realimentare** preconizate, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de furnizorul de servicii de mobilitate.

Amendamentul 121

Propunere de regulament Articolul 8 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru ca, până la 31 decembrie 2030, să se instaleze stații de realimentare cu GNC în zonele urbane, în conformitate cu criteriul densității spațiale, astfel încât o stație să acopere un bazin de 20 km²,

pentru a promova utilizarea gazului natural și a biometanului în orașe, inclusiv pentru transportul public. Statele membre pot evalua parametri mai stricți pentru stațiile de realimentare cu GPL, GNC și GNL în zonele urbane și suburbane unde calitatea aerului este deosebit de proastă;

Amendamentul 122

Propunere de regulament Articolul 8 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. *Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru cooperarea cu țările terțe, în special țările candidate la aderarea la UE și cu țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.*

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 8a

Infrastructura pentru combustibili din surse regenerabile

1. *Statele membre planifică dezvoltarea infrastructurii pentru toți combustibilii din surse regenerabile, după ce Comisia evaluează, până cel târziu la 1 decembrie 2026, cadrul de politică națională, cotele de piață, volumul traficului de tranzit și previziunile privind evoluția pieței.*

2. *Atunci când revizuieste prezentul regulament, Comisia include obiective obligatorii pentru infrastructura pentru combustibili din surse regenerabile bazate*

pe rapoarte naționale, pe analiza Comisiei bazată pe cota de piață națională și la nivelul UE și pe indicatori referitori la nivelul traficului de tranzit.

Amendamentul 124

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 125

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) mai multe escale scurte în port pentru a încărca și a descărca la dane diferite din același port.

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

3. În cazul în care portul maritim este situat pe o insulă care nu este conectată direct *sau suficient* la rețeaua de energie electrică *sau într-o regiune ultraperiferică*, alineatul (1) nu se aplică *până ce nu este dată în folosință o astfel de conexiune sau până când nu există o capacitate suficientă de a produce energie* la nivel local din surse de energie

nepoluante.

nepoluante *sau dacă costurile sunt disproporționat de mari în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu. Prin derogare, rețeaua de energie electrică poate satisface cererea de energie electrică de la rețeaua terestră.*

Amendamentul 127

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *Statele membre asigură în porturile maritime un număr adecvat de stații de reîncărcare, proporțional cu cererea de nave alimentate cu baterii.*

Amendamentul 128

Propunere de regulament Articolul 10 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare

Obiective privind alimentarea cu energie electrică **și hidrogen** de la mal în porturile interioare

Amendamentul 129

Propunere de regulament Articolul 10 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) cel puțin *o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată* în toate porturile interioare *ale rețelei globale* TEN-T până la 1 ianuarie 2030.

(b) cel puțin **un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire adecvată pentru navele alimentate cu baterii este instalat** în toate porturile interioare **din rețeaua principală și globală** TEN-T până la 1 ianuarie 2030; **statele membre asigură în porturi un număr adecvat de stații de reîncărcare, proporțional cu cererea de**

nave alimentate cu baterii.

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 10 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) până la 1 ianuarie 2030 în toate porturile interioare ale rețelei centrale și globale TEN-T este instalat cel puțin un punct de realimentare care furnizează hidrogen navelor de navigație interioară. statele membre asigură în porturi un număr adecvat de stații de reîncărcare, proporțional cu cererea de nave alimentate cu baterii;

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 10 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) Statele membre asigură o capacitate suficientă a rețelei și conexiunea la rețea, precum și rezerva de putere și conversia frecvenței în porturi.

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 11 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Obiective privind aprovizionarea cu GNL în porturile maritime

Obiective privind aprovizionarea cu GNL, **amoniac și hidrogen** în porturile maritime

Amendamentul 133

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 134

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 135

Propunere de regulament
Articolul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 11a

Obiective privind aprovizionarea cu amoniac și hidrogen din surse regenerabile în porturile maritime

Statele membre dispun instalarea unui număr adecvat de puncte de realimentare

cu amoniac și hidrogen din surse regenerabile în porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu amoniac și hidrogen din surse regenerabile menționate la alineatul (1), ținând cont de nevoile reale și de evoluțiile pieței.

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 12 – titlu

Textul propus de Comisie

Obiective privind **alimentarea** cu energie electrică a aeronavelor staționare

Amendamentul

Obiective privind **infrastructura de reîncărcare** cu energie electrică **din surse regenerabile și de realimentare cu hidrogen** a aeronavelor staționare

Amendamentul 137

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Statele membre **se asigură că** organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T **asigură** alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare până la:

Amendamentul

Statele membre **iau măsuri pentru ca** organele de administrare a aeroporturilor **și furnizorii de servicii de manutanță la sol** din toate aeroporturile din rețeaua centrală și globală TEN-T **să asigure** alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare până la:

Amendamentul 138

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pozițiile de parcare pe termen scurt, precum pozițiile de dejivrare, pozițiile de parcare din zonele militare și pozițiile de parcare pentru traficul aerian general (sub 7,5 tone greutate maximă la decolare) nu sunt acoperite de prezentul paragraf.

Amendamentul 139

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. ***Începând cu*** 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului ca energie din surse regenerabile.

2. ***Până la*** 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului ca energie din surse regenerabile ***sau din combustibili alternativi.***

Amendamentul 140

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Dacă aeroportul situat în rețeaua centrală TEN-T sau în rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă care nu este conectată direct la rețeaua de energie electrică sau într-o regiune ultraperiferică, alineatul (1) nu se aplică până când nu este dată în folosință o astfel de conexiune sau până când nu există o capacitate suficientă de a produce

energie la nivel local din surse de energie nepoluante sau dacă costurile sunt disproporționat de mari în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu.

Amendamentul 141

**Propunere de regulament
Articolul 12 –alineatul 2 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Cel târziu până la 1 ianuarie 2030, statele membre veghează ca organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile din rețeaua TEN-T principală sau globală să asigure furnizarea de energie electrică suplimentară din surse regenerabile pentru toate vehiculele de la sol care operează în aeroporturi.

Amendamentul 142

**Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 2 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Până la 1 ianuarie 2030, statele membre veghează ca organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile să pună la dispoziție un număr adecvat de stații de reîncărcare cu energie electrică pentru servicii, în temeiul alineatului (3) din prezentul articol, precum și pentru aeronavele electrice.

Amendamentul 143

**Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 12 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2c. Până la 1 ianuarie 2030, statele membre veghează ca organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile să pună la dispoziție o capacitate a infrastructurii de reîncărcare cu energie electrică și o capacitate a infrastructurii de realimentare cu hidrogen proporțională cu numărul aeronavelor electrice și al aeronavelor propulsate cu hidrogen aflate în funcțiune.

Amendamentul 144

Propunere de regulament Articolul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 12a

Obiective pentru infrastructura de cale ferată

- 1. Statele membre asigură o infrastructură suficientă astfel încât până în 2030 liniile de cale ferată din Uniune să fie complet electrificate.**
- 2. Atunci când electrificarea directă a liniilor de cale ferată nu este posibilă, statele membre asigură o infrastructură suficientă, care permite utilizarea sistemelor de propulsie bazate pe energie din surse regenerabile pe linii neelectrificate. În situația în care o linie nu poate fi electrificată statele membre prezintă o justificare în care explică toate cauzele acestei situații.**
- 3. Rețelele izolate sunt exceptate de la dispozițiile alineatului (1).**

Amendamentul 145

Propunere de regulament Articolul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 12a

***Infrastructura pentru combustibili fosili
alternativi pentru o etapă de tranziție***

***Statele membre se asigură că
infrastructura existentă pentru
combustibili fosili lichizi și gazoși poate fi
utilizată fără restricții pentru distribuția
de combustibili alternativi și pentru
amestecuri de combustibili alternativi cu
combustibili fosili.***

Amendamentul 146

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 147

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) o evaluare a situației actuale și a

(a) o evaluare a situației actuale și a

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

dezvoltării viitoare a pieței **de combustibili alternativi în sectorul transporturilor, inclusiv situația rețelelor de transport public**, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră, **accesibilitatea regiunilor ultraperiferice, mobilitatea între ele și mobilitatea între ele și continent**;

Amendamentul 148

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a – punctul i (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

i) că densitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă publicului, disponibilă la nivel național, ia în considerare densitatea populației și numărul de vehicule înmatriculate alimentate cu combustibili alternativi, așa cum se menționează la articolul 2 alineatul (3), în zona locală, pe baza nivelului NUTS 3 în conformitate cu cea mai recentă clasificare NUTS;

Amendamentul 149

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) o evaluare a stării actuale a capacității rețelei și a dezvoltării sale ulterioare, inclusiv măsurile și finanțarea necesare;

Amendamentul 150

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

Amendamentul

(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** și **12a** pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

Amendamentul 151

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țăintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la literele (b) și (c) de la prezentul alineat;

Amendamentul

(d) politicile și măsurile, **inclusiv, dar nu numai, un plan de investiții**, necesare pentru a asigura atingerea țăintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la literele (b) și (c) de la prezentul alineat;

Amendamentul 152

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) politici și măsuri în legătură cu finanțarea globală a instalării infrastructurii necesare pentru a îndeplini obiectivele și țăintele obligatorii menționate la literele (b) și (c) de la prezentul paragraf, inclusiv recurgerea la contracte de cumpărare cu operatori economici asociați, dacă este cazul;

Amendamentul 153

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) măsuri de promovare a

Amendamentul

(g) măsuri de promovare a

infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane, **în special în ceea ce privește** punctele de reîncărcare accesibile publicului;

infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane, **cu referire specială la** punctele de reîncărcare accesibile publicului, **și măsuri de sprijinire a mobilității multimodale la nivel local și regional;**

Amendamentul 154

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare **cu putere înaltă** accesibile publicului;

Amendamentul

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare **de mare putere** accesibile publicului, **în pas cu dezvoltarea parcului de vehicule electrice;**

Amendamentul 155

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) măsuri pentru a asigura că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, inclusiv transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile consumatorilor vulnerabili și celor expuși riscului de sărăcie energetică sau afectați deja de aceasta;

Amendamentul 156

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera jb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(jb) măsuri care vizează nevoile

*specifice ale regiunilor ultraperiferice,
după caz;*

Amendamentul 157

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(k) măsuri de eliminare a posibilelor obstacole **care frânează** planificarea, autorizarea și achiziționarea infrastructurii pentru combustibili alternativi **și de limitare a perioadei scurse între cererea inițială și instalarea efectivă la cel mult 6 luni, acordând respectul cuvenit consultărilor cu părțile interesate și procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului; În special, procedura de solicitare a instalării unui încărcător accesibil publicului trebuie să fie complet digitalizată;**

Amendamentul 158

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) măsuri pentru ca întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri) să poată beneficia pe deplin de dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în rolul lor triplu de producători, operatori și utilizatori;

Amendamentul 159

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera kb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(kb) măsuri de sprijinire a comunităților de energie din surse

regenerabile, a comunităților de energie ale cetățenilor și a operatorilor necomerciali pentru instalarea punctelor de reîncărcare, în special în zonele cu densitate redusă a populației.

Amendamentul 160

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera n

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(n) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, *în afară de infrastructura* pentru furnizarea de GNL și de energie electrică de la mal, *de care să se poată servi* navele maritime, în special pentru hidrogen, *combustibili derivați din hidrogen* și energie electrică;

Amendamentul 161

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera o

Textul propus de Comisie

(o) un plan de instalare pentru combustibili alternativi în transportul pe căile navigabile interioare, în special pentru hidrogen *și* energie electrică;

Amendamentul

(o) un plan de instalare pentru combustibili alternativi în transportul pe căile navigabile interioare, în special pentru hidrogen, energie electrică, *GNL și alți combustibili alternativi relevanți*;

Amendamentul 162

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pa) un plan de investiții cuprinzător care să stabilească investițiile necesare pentru a îndeplini obiectivele prevăzute în

cadrul național de politică și care să includă și infrastructurile din afara rețelei TEN-T;

Amendamentul 163

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pb) măsuri care să ofere siguranța că conexiunea la rețea și capacitatea de energie electrică țin cont de numărul grupurilor de încărcare care pot fi instalate în viitor, ca urmare a creșterii ponderii vehiculelor electrice în parcul auto.

Amendamentul 164

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pc) o cartografiere a locurilor potrivite pentru dezvoltarea instalațiilor, cu o capacitate suficientă a rețelei și modelizarea viitoarei cereri de încărcare; Aceste informații sunt puse la dispoziția populației.

Amendamentul 165

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pd (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pd) măsuri și investiții pentru a sprijini instalarea capacității de producție de energie electrică din surse regenerabile pentru a furniza energie electrică stațiilor de reîncărcare și pentru producerea de hidrogen și de amoniac pentru stațiile de realimentare, inclusiv instalarea

capacității de producție de energie electrică din surse regenerabile în aeroporturi și în porturi.

Amendamentul 166

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Fără a aduce atingere alineatului 1, pentru a primi feedback din timp, statele membre sunt invitate să transmită cadrele naționale de politică preliminară care vor fi evaluate de Comisie în temeiul normelor de la prezentul articol. Comisia își prezintă evaluarea și emite recomandări în termen de cel mult șase luni de la primirea proiectului de cadru național de politică.

Amendamentul 167

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 168

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 169

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În cadrele lor de politici, statele membre iau în considerare disparitățile regionale și acordă atenție specială regiunilor mai puțin dezvoltate (la nivelul NUTS 2), îndeosebi celor al căror PIB regional (standardul puterii de cumpărare pe cap de locuitor, exprimat în % din UE 27) este mai mic de 50.

Amendamentul 170

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Statele membre evaluează și raportează, în cadrul lor național de politică, modul în care operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare au aplicat dispozițiile de la articolele 5 și 7. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau măsurile necesare pentru a-i face pe operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare să respecte articolele 5 și 7.

Amendamentul 171

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Acolo unde este necesar, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament. În special, statele membre cooperează în ceea ce privește strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

Amendamentul

4. Acolo unde este necesar, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament, ***inclusiv disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi pe tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T***. În special, statele membre cooperează în ceea ce privește strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

Amendamentul 172

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a determina țările terțe să coopereze, în special țările candidate la aderarea la UE și țările terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 173

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Măsurile de sprijin pentru

Amendamentul

5. Măsurile de sprijin pentru

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

infrastructura pentru combustibili alternativi **sunt aliniate la obiectivele climatice, pentru a evita crearea de active depreciate, și respectă** normele relevante privind ajutoarele de stat din TFUE.

Amendamentul 174

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

6. Fiecare stat membru pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică, **inclusiv un plan de finanțare global, și** oferă din timp **populației** posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.

Amendamentul 175

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 7 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) dacă politicile și măsurile sunt distribuite geografic la nivelul regiunilor statului membru.

Amendamentul 176

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie **2027** și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică.

Amendamentul

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie **2026** și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică.

Amendamentul 177

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 178

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4

Amendamentul

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

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. Pe baza informațiilor primite de la operatorii sistemului de transport, **de la agregatori, de la furnizorii de răspuns pe partea de consum** și de la operatorii sistemului de distribuție, autoritatea de reglementare a unui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic **din doi în doi** ani, contribuția potențială a tarifării bidirecționale la **tăierea vârfului de sarcină și la** pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, **la nevoie, statele membre iau** măsurile corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, **după consultări cu toate părțile interesate, inclusiv cu operatorii punctelor de reîncărcare și furnizorii de soluții**, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

Amendamentul 179

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Până la 1 ianuarie **2026**, Comisia evaluează cadrul național de politică notificat de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (9) și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea respectivelor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o primă evaluare a gradului preconizat de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 13 alineatul (1).

Amendamentul

1. Până la 1 ianuarie **2025**, Comisia evaluează cadrul național de politică notificat de statele membre în temeiul articolului 13 alineatul (9) și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea respectivelor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o primă evaluare a gradului preconizat de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 13 alineatul (1).

Amendamentul 180

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

La **un an de la prezentarea de către** statele membre **a rapoartelor** naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea sa cu privire la rapoartele referitoare la progresele înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

Amendamentul

La **șase luni după ce** statele membre **prezintă rapoartele** naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea sa cu privire la rapoartele referitoare la progresele înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

Amendamentul 181

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) nevoii de a adapta și/sau a modifica obiectivele obligatorii existente sau de a stabili obiective noi, ca urmare a unor tendințe neașteptate ale pieței și/sau a unor inovații tehnologice.

Amendamentul 182

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 183

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 184

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;

(c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T, **inclusiv numărul punctelor de reîncărcare cu energie electrică și hidrogen;**

Amendamentul 185

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică **a aeronavelor staționare din** aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică **în** aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, **inclusiv numărul punctelor de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen dedicate aeronavelor, precum și al punctelor de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele de la sol;**

Amendamentul 186

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 187

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Comisia ia în considerare posibile modificări ale prezentului regulament pentru simplificarea normelor. Comisia și autoritățile competente din statele membre se adaptează permanent la cele mai bune practici în procedurile administrative și iau toate măsurile pentru a simplifica impunerea respectării prezentului regulament, menținând sarcinile administrative la un nivel minim.

Amendamentul 188

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia **poate emite** o constatare în acest sens și poate solicita statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză notifică Comisiei

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia **publică** o constatare în acest sens și poate solicita statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. **În acest caz, Comisia oferă sprijin tehnic și financiar pentru a ajuta la punerea în practică a acestor acțiuni corective.** În

măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le pune în aplicare pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză notifică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le pune în aplicare pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

Amendamentul 189

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia Europeană îi comunică cu conștiinciozitate Parlamentului European măsurile luate în conformitate cu alineatul (2).

Amendamentul 190

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Dacă este cazul și în special **în ceea ce privește** energia electrică și **hidrogenul**, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, comparația dintre prețurile pe unitate relevante trebuie afișată în scop informativ **respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar al combustibililor alternativi menționată la**

3. Dacă este cazul și în special **pentru** energia electrică și **hidrogen**, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, comparația dintre prețurile pe unitate relevante trebuie afișată în scop informativ, **la prețul curent pe kWh pentru reîncărcarea ad-hoc.**

punctul 9.3 din anexa II.

Amendamentul 191

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre **desemnează o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”). IDRO emite** și gestionează coduri de identificare unică („ID”) pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în termen de cel mult un an de la data menționată la articolul 24.

Amendamentul

1. Statele membre **emit** și gestionează coduri de identificare unică („ID”) pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în termen de cel mult un an de la data menționată la articolul 24.

Amendamentul 192

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 193

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) accesibilitatea pentru vehiculele

grele, inclusiv restricțiile asociate cu înălțimea, lungimea și lățimea punctelor de reîncărcare și de realimentare;

Amendamentul 194

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul iv

Textul propus de Comisie

(iv) datele de contact ale ***proprietarului și*** operatorului stației de reîncărcare și de realimentare.

Amendamentul

(iv) datele de contact ale operatorului stației de reîncărcare și de realimentare.

Amendamentul 195

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) disponibilitatea protecției contra intemperiilor și alte funcții de service;

Amendamentul 196

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) codurile de identificare (ID), ***cel puțin*** ale operatorului punctului de reîncărcare și ale furnizorilor de servicii de mobilitate care oferă servicii la punctul de reîncărcare respectiv, astfel cum se menționează la alineatul (1);

Amendamentul

(i) codurile de identificare (ID) ale operatorului punctului de reîncărcare și ale furnizorilor de servicii de mobilitate care oferă servicii la punctul de reîncărcare respectiv, astfel cum se menționează la alineatul (1);

Amendamentul 197

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) tipul *conectorului*;

(ii) tipul *și disponibilitatea unui conector fix pentru punctele de reîncărcare sau obligația juridică impusă utilizatorilor de a folosi capacități de tipul „adu-ți propria tehnologie”*;

Amendamentul 198

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul iv a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) *opțiuni de plată*;

Amendamentul 199

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) disponibilitatea (în *uz/scos din uz*);

(ii) disponibilitatea (în *funcțiune/defect*) și rata de disponibilitate pe perioada de timp relevantă (zile/ore);

Amendamentul 200

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) *prețul parcării și orice eventuală limită de timp impusă*;

Amendamentul 201

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iiia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) activarea pentru încărcare bidirecțională (da/nu);

Amendamentul 202

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iib) opțiuni de plată;

Amendamentul 203

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iib) procentul de energie electrică din surse regenerabile și conținutul de emisii de gaze cu efect de seră al energiei electrice furnizate la punctele de reîncărcare și de realimentare, după caz.

Amendamentul 204

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iic (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iic) dacă se aplică, timpul maxim de parcare;

Amendamentul 205

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iid (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iuid) opțiuni de plată.

Amendamentul 206

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Datele dinamice menționate la litera (c) din prezentul alineat ar trebui puse la dispoziție cu exactitate și în timp real, la intervale de cel mult o oră, cu previziuni, acolo unde sunt disponibile.

Amendamentul 207

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

⁶⁷ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului

⁶⁷ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului

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

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

Amendamentul 208

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Statele membre asigură un nivel ridicat de securitate cibernetică, de protecție a datelor și de securitate, în special în raport cu procesele de autentificare, facturare și plată, de-a lungul lanțului de aprovizionare și pentru operatorul infrastructurii, punând în aplicare și asigurând respectarea Regulamentului General privind protecția datelor cu caracter personal (UE) 2016/679 (RGPD).

Amendamentul 209

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Statele membre se asigură că infrastructura de reîncărcare pentru transport respectă cerințele privind securitatea cibernetică, inclusiv obligațiile suplimentare în materie de raportare și de securitate, în conformitate cu directiva propusă privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148]^{1a}.

1a Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun

*ridicat de securitate cibernetică în
Uniune, de abrogare a Directivei (UE)
2016/1148 (COM(2020)0823).*

Amendamentul 210

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **17** în scopul:

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **20** în scopul:

Amendamentul 211

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 4 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) instituirii unui punct de acces european unic până în 2024.

Amendamentul 212

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Punctele de realimentare cu amoniac accesibile publicului instalate sau renovate începând cu data menționată la articolul 24 trebuie să fie conforme cel puțin cu specificațiile tehnice stabilite la punctele 7.1 și 7.2 din anexa II.

Amendamentul 213

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 7 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **17** în scopul:

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul **20** în scopul:

Amendamentul 214

Propunere de regulament
Articolul 19 – alineatul 7 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) modificării anexei II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.

Amendamentul

(b) modificării anexei II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă, ***la șase luni de la adoptarea lor din punct de vedere tehnic.***

Amendamentul 215

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 18 și 19 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la data specificată la articolul 24. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. ***Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.***

Amendamentul

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 18 și 19 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la data specificată la articolul 24. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani.

Amendamentul 216

Propunere de regulament
Articolul 22 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Până la 31 decembrie 2026, Comisia examinează prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acestuia. ***În special, revizuirea acordă atenție caracterului adecvat al obiectivelor și cerințelor de infrastructură, având în vedere evoluțiile tehnologice și ale pieței din perioada de după adoptarea prezentului regulament. Revizuirea cuprinde o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a piețelor energiei electrice și hidrogenului pentru aviație, precum și un studiu de fezabilitate privind instalarea infrastructurii relevante pentru alimentarea aeronavelor.***

Amendamentul 217

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – liniuța 3 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***măsuri care să ofere siguranța că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, în special transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile consumatorilor vulnerabili și celor expuși riscului de sărăcie energetică sau afectați deja de aceasta;***

Amendamentul 218

Propunere de regulament

Anexa II – partea 1 – punctul 1.1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1.1. Puncte de reîncărcare cu putere normală pentru autovehicule: punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de

1.1. Puncte de reîncărcare cu putere normală pentru autovehicule: punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de

putere normală pentru vehicule electrice trebuie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017.

putere normală pentru vehicule electrice trebuie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017, ***și cu o priză de alimentare de tip casnic pentru bicicletele electrice.***

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și abrogarea Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului
Referințe	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ENVI 13.9.2021
Raportor pentru aviz Data numirii	Alexandr Vondra 29.9.2021
Examinare în comisie	13.1.2022
Data adoptării	31.3.2022
Rezultatul votului final	+ : 71 - : 11 0 : 3
Membri titulari prezenți la votul final	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sjøgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Membri supleanți prezenți la votul final	Maria Arena, Nicolás González Casares, Dan-Ștefan Motreanu, Manuela Ripa, Tomislav Sokol

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

71	+
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Joanna Kopcińska, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Tomislav Sokol, Maria Spyra, Pernille Weiss
Renew	Pascal Canfin, Andreas Glück, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Petros Kokkalis, Mick Wallace

11	-
The Left	Malin Björk
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Malte Gallée, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

3	0
ID	Teuvo Hakkarainen
The Left	Anja Hazekamp, Silvia Modig

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

27.4.2022

AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Raportor pentru aviz: Michael Bloss

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Acest deceniu va impune o transformare a tuturor sectoarelor, astfel încât să se respecte obiectivele Acordului de la Paris și să se progreseze în efortul de atingere a obiectivului privind limitarea încălzirii globale la 1,5 grade. În sectorul transporturilor, dorim ca industria auto din UE să devină lider global în domeniul electromobilității, ajungând totodată la un transfer modal sustenabil, inclusiv prin mobilitate partajată, prin îmbunătățirea transportului în comun și printr-un transport activ, inclusiv mersul cu bicicleta și mersul pe jos. Prezentul regulament trebuie să permită transformarea, să contribuie la crearea de oportunități pentru întreprinderile europene și să creeze noi locuri de muncă.

Raportul IPCC privind limita de 1,5 °C¹ avertizează că, pentru a îndeplini obiectivele prevăzute în Acordul de la Paris privind schimbările climatice, trebuie să reducem semnificativ emisiile în acest deceniu și că, dacă nu se întreprind acțiuni suficiente acum, va fi aproape imposibil să compensăm deficitul mai târziu. Este prioritară reducerea emisiilor de combustibili fosili, care sunt responsabili pentru peste 75 % din emisiile de gaze cu efect de seră (GES) din UE², aceștia urmând să fie înlocuiți de un sistem bazat integral pe energie din surse regenerabile, cu eficiență energetică ridicată. În sectorul transporturilor, după 2030 nu mai trebuie fabricate mașini noi cu motoare cu ardere internă. Această renunțare va fi posibilă prin introducerea rapidă a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Pentru ca transformarea să reușească, utilizatorii de electromobilitate trebuie să poată conduce din nordul Suediei până în sudul Bulgariei, ținând cont de punctele de pornire diferite ale statelor membre și ale regiunilor.

Obiectivul prezentului regulament este să asigure o creștere substanțială a electrificării transportului rutier. Conceperea, planificarea și construcția proiectelor de infrastructură durează

¹ IPCC (Grupul interguvernamental privind schimbările climatice), 2018: „Încălzirea globală cu 1,5 °C. Un raport special al IPCC privind impactul încălzirii globale cu 1,5 °C peste nivelurile preindustriale și direcțiile conexe de evoluție a emisiilor globale de gaze cu efect de seră, în contextul consolidării răspunsului mondial la amenințarea reprezentată de schimbările climatice, al dezvoltării durabile și al eforturilor de eradicare a sărăciei” [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor și T. Waterfield (editori)]. În curs de publicare. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

² Comisia Europeană, 17 septembrie 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_20_1599

ani de zile, iar acestea rămân în funcțiune zeci de ani. Prin urmare, trebuie să facem astăzi alegerile corecte pentru a sprijini cele mai eficiente și sustenabile tehnologii, pentru a evita activele depreciate și a crea o perspectivă pentru milioane de locuri de muncă de calitate în sectorul auto și pentru mii de întreprinderi extrem de inovatoare în această industrie.

Aplicarea principiului „eficiența energetică înainte de toate” trebuie să constituie o prioritate la nivelul sistemului, inclusiv eficiența energetică „între extracție și ardere” a diferitelor tehnologii cu zero emisii. Scopul este acela de a ține costurile sub control, oferind totodată numeroase beneficii corelate, inclusiv reducerea GES și a dependenței față de importuri, îmbunătățirea calității aerului și mărirea spațiului, mai ales în zonele urbane. Eficiența fiecărui nou proiect de infrastructură ar trebui evaluată în mod corespunzător comparativ cu electrificarea și cu opțiunile pentru un transfer modal sustenabil.

Mobilitatea accesibilă ca preț este o condiție prealabilă necesară pentru o participare activă la societate. Prin urmare, transformarea sistemului de transport trebuie să meargă mână în mână cu furnizarea de soluții accesibile de transport pentru toată lumea. Raportorul pentru aviz depune eforturi pentru a face trecerea la soluții sustenabile de transport, mai ales la electromobilitate, cât mai ușoară pentru cetățeni și pentru ca aceștia să fie protejați împotriva prețurilor ridicate. Consumatorii trebuie capacitați să participe în mod activ la sistem prin opțiunile lor în materie de transport și de realimentare. Încărcarea inteligentă și bidirecțională și capacitatea de a participa la răspunsul părții de consum nu numai că vor crește eficiența, ci vor permite cetățenilor să fie recompensați pentru opțiunile lor.

Pentru a asigura adoptarea rapidă a electromobilității, va fi esențial ca încărcarea să fie simplă, instituind obligativitatea dotării stațiilor de încărcare cu cititoare de carduri de plată, să se asigure transparența și comparabilitatea prețurilor și să se garanteze că nu există discriminare între utilizatorii finali și furnizorii de servicii de mobilitate. Prețurile pentru combustibilii alternativi trebuie să fie ușor de comparat și să ofere informații relevante pentru consumatori, precum prețul pe kW/h pentru încărcarea ad-hoc cu energie electrică.

Propunerea Comisiei este un punct bun de plecare în ceea ce privește stabilirea de obiective obligatorii pentru introducerea stațiilor de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele ușoare și cele grele. Cu toate acestea, raportorul pentru aviz propune creșterea în continuare a nivelului de ambiție al acestor obiective, astfel încât populația să poată circula pe întregul continent cu ajutorul vehiculelor electrice încă din 2025.

Hidrogenul din surse regenerabile este esențial pentru tranziție, dar, întrucât în acest deceniu va fi disponibil doar un volum limitat, este vital ca el să fie păstrat pentru sectoarele care sunt cel mai greu de decarbonizat. Energia electrică pe bază de baterii s-a dovedit deja a fi cea mai accesibilă tehnologie în domeniul transporturilor ușoare și, potrivit estimărilor de la nivelul industriei, patru din cinci camioane cu zero emisii vor fi electrice, pe bază de baterii, în 2030³. Ar trebui să fie disponibile stații de realimentare cu hidrogen în nodurile de transport multimodal.

Cetățenii din orașele portuare din întreaga Europă suferă din cauza calității precare a aerului și din cauza zgomotului emis de navele de croazieră și de alte nave și, prin urmare, și-au presat guvernele să interzică sau să devieze aceste nave. Totodată, sunt disponibile tehnologii pentru servicii electrice pentru nave, precum și nave de transport alimentate cu combustibili din surse regenerabile și cu baterii, inclusiv pe căile navigabile interioare. Prin urmare, raportorul propune ca toate porturile să fie dotate cu astfel de instalații. Aceasta va accelera introducerea unor tehnologii noi și mai sustenabile.

³ Clean Trucking Alliance 2021 <https://clean-trucking.eu/>

Numeroase studii au arătat că GNL are un beneficiu climatic limitat, iar Banca Mondială a solicitat în mod explicit⁴ autorităților de reglementare să evite orice măsuri politice de sprijin pentru GNL în sectorul maritim, inclusiv în calitate de combustibil de tranziție, din cauza riscului deprecierii activelor. Întreprinderile anulează deja proiecte legate de GNL (de exemplu, terminalul Cork și Wilhelmshaven) și investesc, în schimb, pentru a deveni noduri de alimentare cu hidrogen din surse regenerabile.

În aeroporturi, serviciile energetice pentru aeronave și serviciile de handling la sol trebuie electrificate. Este bine-venit faptul că Comisia a recunoscut potențialul generării de surse regenerabile de energie la fața locului. Totuși, trebuie să mergem și mai departe: pentru a ne atinge obiectivele climatice, toată energia electrică pentru mobilitate trebuie să provină progresiv din surse regenerabile suplimentare de energie. E-kerosenul și alți combustibili sintetici trebuie să se bazeze pe surse regenerabile de energie și pe captarea directă a CO₂ din aer, pentru a obține beneficii climatice. Prin urmare, raportorul pentru aviz propune următoarele amendamente:

⁴ Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. „The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping” (Rolul GNL în tranziția către transportul cu emisii scăzute de carbon sau fără emisii). Banca Mondială, Washington, DC. © Banca Mondială. Licență: CC BY 3.0 IGO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>

AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(1) ***Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi este un factor favorizant esențial pentru tranziția către un sistem de transport cu emisii zero, bazat integral pe energie din surse regenerabile și cu eficiență energetică ridicată în Europa, în conformitate cu obiectivul neutralității climatice al Uniunii și cu obiectivul privind limitarea încălzirii globale la 1,5 °C din Acordul de la Paris. O astfel de instalare ar trebui să fie rapidă, întrucât raportul IPCC privind limita de 1,5 °C^{42a} avertizează că emisiile trebuie să fie reduse în mod considerabil în acest deceniu și că, dacă acum acțiunile sunt insuficiente, va fi probabil imposibil ca deficitul să fie compensat în viitor. Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi joacă un rol și în realizarea strategiei Uniunii de reducere a poluării la zero; în prezent, vehiculele cu motoare cu ardere internă sunt responsabile pentru mai mult de două treimi din toate emisiile de NOx și pentru o proporție semnificativă din emisiile totale de alți poluanți în Europa.*** Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴³ a stabilit un cadru pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Comunicarea Comisiei privind aplicarea directivei menționate⁴⁴ indică dezvoltarea inegală a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul Uniunii, precum și lipsa interoperabilității și a ușurinței de utilizare. Aceasta ia act de faptul că absența unei metodologii comune clare

pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrelor naționale de politică impuse de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație în care nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și politicile de sprijin variază foarte mult de la un stat membru la altul.

^{42a} IPCC, 2018: „Încălzirea globală cu 1,5 °C – un raport special al IPCC privind impactul încălzirii globale cu 1,5 °C peste nivelurile preindustriale și direcțiile conexe de evoluție a emisiilor globale de gaze cu efect de seră, în contextul consolidării răspunsului mondial la amenințarea reprezentată de schimbările climatice, al dezvoltării durabile și al eforturilor de eradicare a sărăciei” [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor și T. Waterfield (editori)]. În curs de publicare. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

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

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

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

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

regenerabile utilizați în transporturi.

utilizați în transporturi.

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

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

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

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

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

⁴⁷ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale

Amendamentul

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

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

⁴⁷ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, sunt necesare investiții pentru **aprovizionarea aeroporturilor** cu energie electrică **care să fie utilizată pentru aeronavele** staționare, **precum și pentru alte echipamente alimentate cu energie electrică**. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în **porturi** este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țărm. **Atunci când se dezvoltă tehnologiile pentru nave alimentate cu amoniac și hidrogen, ar fi necesară o infrastructură de realimentare asociată**. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor. **În plus, infrastructura pentru buncherajul de combustibil din surse regenerabile al navelor ar trebui să beneficieze de o atenție specială în toate porturile Uniunii, cu scopul de a accelera decarbonizarea sectorului maritim**.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Pentru a asigura un cadru legislativ coerent pentru utilizarea și instalarea combustibililor alternativi, este necesar ca prezentul regulament să fie aliniat la inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației, la inițiativa ReFuelEU în domeniul transportului maritim, la revizuirea Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi, la Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și la revizuirea viitoare, precum și la revizuirea Directivei 2003/96/CE (Directiva privind impozitarea energiei).

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur instrument, care ar trebui să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate în diferitele moduri de transport. În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice pe bază de baterii și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt, de

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur instrument, care ar trebui să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi, **precum și dezvoltarea cotei lor de piață, ținând seama în mod corespunzător de accesibilitatea lor din punct de vedere financiar.** Utilizarea **combustibililor alternativi și a** tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate în diferitele moduri de transport **și în diferite**

asemenea, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, **precum și** trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen sunt utilizate în prezent în diferite proiecte și în cadrul primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazeși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute **vor intra pe piață abia în jurul anului 2030 și, în special, în sectorul aviației chiar și mai târziu, iar comercializarea integrală a acestora va necesita timp.** Utilizarea combustibililor fosili gazeși sau lichizi este posibilă numai dacă este integrată în mod clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în conformitate cu obiectivul pe termen lung al neutralității climatice în Uniune, necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile sau înlocuirea acestora cu combustibili din surse regenerabile, **cum ar fi biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazeși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.**

state membre și regiuni. În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice pe bază de baterii și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile **și, prin urmare, sunt necesare obiective mai ambițioase pentru această tehnologie matură.** Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt, de asemenea, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen **și vehicule electrice solare** sunt utilizate în prezent în diferite proiecte și în cadrul primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazeși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute **nu sunt încă disponibile pe piață.** Utilizarea combustibililor fosili gazeși sau lichizi este posibilă numai dacă este integrată în mod clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în conformitate cu obiectivul pe termen lung al neutralității climatice în Uniune, necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile sau înlocuirea acestora cu combustibili din surse regenerabile, **cât mai curând posibil.**

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Prin urmare, este important să se respecte principiul general al neutralității tehnologice și al „eficienței energetice înainte de toate” în ceea ce privește tehnologiile necesare pentru realizarea neutralității climatice, deoarece unele dintre tehnologiile care vor fi necesare în viitorul apropiat necesită în continuare investiții în cercetare și dezvoltare,

menținându-se, în același timp, concurența pe piață între diferitele tehnologii alternative și ținând seama în mod corespunzător de accesibilitatea financiară și de diferitele puncte de plecare ale statelor membre.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Astfel de biocombustibili și **combustibili** sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. Aceștia pot fi practic utilizați în tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați împreună cu infrastructura existentă sau, dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.

Amendamentul

(6) Astfel de biocombustibili, **inclusiv biocombustibilii avansați și combustibilii** sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din diferite materii prime și pot fi amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. Aceștia pot fi practic utilizați în tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore **sau fără nicio adaptare. S-a demonstrat că GNL din surse regenerabile și bio-GNL pot fi utilizate pentru transportul cu vehicule grele.** Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte, **iar potențialul biogazului ar trebui luat în considerare.** Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați împreună cu infrastructura existentă sau, dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Este probabil ca GNL să joace în continuare un rol în transportul maritim,

Amendamentul

(7) Este probabil ca GNL să joace în continuare un rol în transportul maritim,

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

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările politice la nivel național nu va crea certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin

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

Amendamentul

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii **și de la o regiune la alta**. Continuarea distribuției inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările politice la nivel național nu va crea certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții

urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.

substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), ***precum și cu o abordare bazată pe rază***. Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune. ***Aceste obiective ar trebui să fie completate de infrastructuri suplimentare de reîncărcare în toate regiunile, pentru a asigura o instalare uniformă pe întreg teritoriul, promovând instalarea infrastructurilor de combustibil alternativ în rețele la diferite niveluri, inclusiv în zonele slab populate. O abordare bazată pe rază ar trebui să țină seama de situația specifică a zonelor urbane și a celor cu o densitate relativ mai mare a populației și cu o cotă de piață mai mare a vehiculelor electrice, pe de o parte, și a zonelor cu o densitate redusă a populației, pe de altă parte. Odată ce se ajunge la o pătrundere suficientă pe piață a vehiculelor electrice, piața ar trebui să se autoreglementeze.***

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Deși se recunoaște importanța investițiilor private și a unei instalări a

infrastructurii pentru combustibili fosili care să fie determinată de piață, statele membre care nu au sisteme de stimulente corespunzătoare ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a aborda poziția lor de plecare diferită atunci când vizează să promoveze moduri de transport durabile. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită autorităților municipale sau regionale, care pot facilita adoptarea vehiculelor ce utilizează combustibili alternativi, prin intermediul unor stimulente fiscale specifice, al achizițiilor publice sau al reglementărilor locale privind traficul. Investițiile publice și o flexibilitate suplimentară privind aplicarea normelor referitoare la ajutoarele de stat sunt încurajate, acolo unde este necesar, pentru a garanta o distribuție uniformă în toate regiunile, în special în zonele slab populate, până la crearea unei piețe pe deplin competitive.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) Operatorii necomerciali care sprijină inițiativele ascendente, cum sunt proprietarii de puncte de reîncărcare private care își pun la dispoziția publicului punctele în mod gratuit sau în schimbul unei contribuții financiare discreționare, în mod individual sau ca parte dintr-o rețea de la persoană la persoană, joacă un rol important în tranziția eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor către mobilitatea cu emisii zero, în special în zonele cu densitate redusă a populației; deși nu sunt luate în considerare în cuantificarea progreselor legate de îndeplinirea obiectivelor stabilite prin prezentul regulament, sistemele de încărcare necomerciale ar trebui să fie promovate

de statele membre împreună cu cerințele care rezultă din obiectivele stabilite în Directiva europeană privind performanța energetică a clădirilor^{1a}.

^{1a} Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind performanța energetică a clădirilor (reformare).

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(10) Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza numărului total de vehicule electrice înmatriculate în statul membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât la un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare ***obiective privind integrarea sistemului și integrarea energiei din surse regenerabile, inclusiv costurile și beneficiile asociate, care sunt facilitate de punctele de reîncărcare inteligente și bidirecționale, precum și*** diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele ***membre, în special având în vedere disparitățile geografice, legate de densitatea demografică și de cotele de piață ale vehiculelor electrice de***

la nivelul statelor membre.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Punerea în aplicare în statele membre ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare accesibile publicului, mai ales în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ar trebui, de asemenea, să fie utilizate pentru a spori confortul consumatorilor, în **special în** cadrul rețelei TEN-T, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune.

Amendamentul

(11) Punerea în aplicare în statele membre ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare accesibile publicului, mai ales în stațiile de transport public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările, **și să sprijine călătoriile multimodale**. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare ar trebui, de asemenea, să fie utilizate pentru a spori confortul consumatorilor, în cadrul rețelei TEN-T **și în zonele urbane**, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, infrastructura accesibilă publicului pentru vehiculele grele electrice este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune. O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii accesibile publicului pentru

Amendamentul

(13) Vehiculele grele electrice au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor ușoare. Cu toate acestea, infrastructura accesibilă publicului pentru vehiculele grele electrice este, în prezent, aproape indisponibilă în Uniune **și, prin urmare, este necesară o accelerare a instalării infrastructurii**. O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei

vehiculele grele electrice în întreaga Uniune pentru a sprijini introducerea preconizată pe piață a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.

acoperiri suficiente a infrastructurii accesibile publicului pentru vehiculele grele electrice în întreaga Uniune pentru a sprijini introducerea preconizată pe piață a vehiculelor grele electrice pe bază de baterii.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a instala o infrastructură de încărcare dinamică, cum ar fi tehnologia de încărcare inductivă fără contact sau tehnologia bazată pe linii electrice aeriene. În cazul în care această infrastructură de încărcare este echipată, de asemenea, cu stații de încărcare, astfel

cum se specifică în prezentul regulament, ar trebui să fie posibil ca acestea să fie luate în considerare în vederea atingerii obiectivelor privind vehiculele utilitare ușoare prevăzute la articolul 3 și/sau a obiectivelor privind infrastructura de încărcare pentru vehiculele utilitare grele prevăzută la articolul 4. Statele membre se asigură că, în cazul utilizării infrastructurii de încărcare dinamică, obiectivele globale cu privire la infrastructura de încărcare staționară prevăzute la articolele 3 și 4 din prezentul regulament sunt îndeplinite în aceeași măsură.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) O condiție prealabilă pentru traiectoria către o mobilitate cu emisii zero este ca infrastructura să asigure că deplasările șoferilor de vehicule cu emisii zero sau cu emisii scăzute sunt la fel de convenabile ca în cazul șoferilor de automobile cu motoare cu ardere internă. O rețea paneuropeană densă de stații de reîncărcare trebuie, prin urmare, să fie instalată rapid.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului⁵², permit obținerea în timp real a datelor necesare

(20) Punctele de reîncărcare inteligente și bidireționale permit reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile energiei sunt scăzute sau furnizarea de servicii de rețea

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

de la utilizatorii de vehicule electrice prin intermediul încărcării bazate pe tehnologia V2G („vehicle to grid”) ori remunerarea pentru aceștia. Această abordare necesită furnizarea de informații despre consumul de energie electrică în timp real, precum și informații exacte și transparente privind costul. Utilizarea punctelor de reîncărcare inteligente și bidireționale poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea încărcării inteligente și bidireționale pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și rezonabil din punct de vedere economic. În cazul în care astfel de stații de reîncărcare sunt echipate, de asemenea, cu contoare inteligente, statele membre se asigură că aceste sisteme respectă cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444. Orice prelucrare, colectare sau stocare a datelor cu caracter personal și a datelor referitoare la vehicule care sunt asociate cu date cu caracter personal ale utilizatorului final ar trebui să respecte [Regulamentul general privind protecția datelor].

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

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

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) Numărul tot mai mare de vehicule

Amendamentul

(21) Numărul tot mai mare de vehicule

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

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

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Posibilitatea de încărcare bidirecțională atât în infrastructura privată, cât și în cea accesibilă publicului poate fi un stimulent care să încurajeze oamenii să cumpere vehicule electrice, întrucât acestea pot fi utilizate apoi pentru mobilitate, precum și pentru stocarea energiei. Prin urmare, stimulentele ar trebui să fie încurajate pentru a asigura un număr suficient de stații de încărcare private și accesibile publicului care permit încărcarea inteligentă, bidirecțională (V2G).

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 21 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21b) Pentru a asigura realizarea sustenabilă a tranziției rapide către electromobilitate, Uniunea ar trebui să își asume rolul de lider global în ceea ce privește produsele, tehnologiile, serviciile și inovațiile sustenabile, în special în ceea ce privește un lanț valoric al bateriilor care să fie circular, echitabil din punct de vedere social, sustenabil și responsabil din punctul de vedere al mediului, inclusiv în ceea ce privește securitatea și sustenabilitatea locurilor de muncă în tranziția către un sector al transportului rutier, maritim și aerian cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 21 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21c) Beneficiile vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice sunt maximizate atunci când energia electrică și combustibilul utilizate de astfel de vehicule sunt produse din energie din surse regenerabile. Deși Directiva 2018/2001/UE a Parlamentului European și a Consiliului accelerează instalarea energiei din surse regenerabile, prezentul regulament creează în mod direct cererea pentru astfel de energie în sectorul transporturilor, prevăzând că energia electrică, hidrogenul, metanolul sau amoniacul cu care sunt alimentate vehiculele, aeronavele și navele trebuie să provină din energie din surse regenerabile, posibil produsă la fața locului, iar în cazul anumitor

combustibili, să fie produsă cu CO₂ captat direct din aer. Regulamentul creează în mod indirect cerere pentru energie electrică din surse regenerabile și prin sensibilizarea mai puternică a consumatorului, asigurată prin cerința ca operatorii punctelor de încărcare să prezinte conținutul de energie din surse regenerabile al energiei electrice furnizate, pe baza contractului lor cu un furnizor de energie electrică, în măsura în care se solicită acest lucru prin dispozițiile anexei I punctul 5 din Directiva 2019/944.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Statele membre au la dispoziție o gamă vastă de surse de finanțare pentru a sprijini introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum, în special, Mecanismul de redresare și reziliență instituit prin Regulamentul (UE) 2021/241^{1a}, instrumentul de sprijin tehnic al Comisiei instituit prin Regulamentul (UE) 2021/240^{1b}, Mecanismul pentru interconectarea Europei instituit prin Regulamentul (UE) 2021/1153^{1c}, Mecanismul pentru combustibili alternativi instituit prin Regulamentul 2022/xxx^{1d} și parteneriatele și misiunile programului Orizont Europa, în special propunerea de misiune pentru orașe inteligente și neutre din punct de vedere climatic, care își propune ca 100 de orașe să devină neutre din punct de vedere climatic până în 2030. În plus, Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune, instituite prin Regulamentul (UE) 2021/1058^{1e}, sunt disponibile pentru sprijinirea investițiilor în cercetare, inovare și instalare, mai ales în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate, iar programul InvestEU, prin

secțiunea sa pentru infrastructură sustenabilă, poate stimula investițiile adaptate exigențelor viitorului în Uniunea Europeană, poate contribui la mobilizarea investițiilor private și poate oferi servicii de consultanță promotorilor de proiecte și operatorilor care lucrează în domeniul infrastructurii sustenabile și al activelor mobile. Fondul pentru o tranziție justă [1] poate sprijini mobilitatea locală inteligentă și durabilă, inclusiv infrastructura. În ultimii ani, Grupul BEI și-a intensificat sprijinul pentru accelerarea tehnologiilor mai noi, precum electromobilitatea și digitalizarea, în cadrul mecanismului pentru un transport mai curat și se preconizează că BEI va furniza în continuare o serie de structuri de finanțare pentru a contribui la accelerarea instalării. Statele membre ar trebui să valorifice aceste posibilități de finanțare, în special pentru a sprijini transportul în comun și soluțiile active de transport și pentru a finanța măsurile menite să îi sprijine pe cetățenii aflați în situație de sărăcie energetică.

1a Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență.

1b Regulamentul (UE) 2021/240 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 februarie 2021 de instituire a unui Instrument de sprijin tehnic.

1c Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014.

1d Regulamentul (UE) 2021/... privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului.

1e Regulamentul (UE) 2021/1058 al Parlamentului European și al Consiliului

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice **diferitele componente** ale costurilor.

Amendamentul

(24) Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea serviciului de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat, pentru a permite utilizatorilor finali să identifice **toate componentele aplicabile** ale costurilor.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

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

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25a) Pentru a garanta securitatea și stabilitatea rețelei de puncte de reîncărcare în întreaga Uniune, operatorii de puncte de reîncărcare conectate digital ar trebui să respecte normele minime privind securitatea cibernetică, astfel cum sunt prevăzute în Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 25 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25b) Principiul orizontal „eficiența energetică înainte de toate” ar trebui luat în considerare la nivelul tuturor sectoarelor, nu doar în cel energetic, inclusiv în transportul rutier, în sectorul expedițiilor și în cel al aviației. Acest principiu ar trebui luat în considerare mai ales în deciziile politice, de planificare și de investiții legate de instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare pentru combustibili alternativi, inclusiv atunci când se compară eficiența energetică „de la

extracție la consum” a diferitelor tehnologii cu emisii zero, alături de principiul accesibilității din punct de vedere financiar, de abordarea bazată pe întreg ciclul de viață și de principiul privind neutralitatea tehnologică în rândul tehnologiilor necesare pentru atingerea neutralității climatice.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, crearea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic⁵⁴. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, *în* întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Amendamentul

(26) În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, crearea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite introducerea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum prevede Comisia în Strategia pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic⁵⁴. În prezent, există punctele de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, acestea nu sunt adecvate pentru vehiculele grele, ceea ce nu permite circulația vehiculelor alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure instalarea, **la nivelul nodurilor de transport multimodal din** întreaga rețea centrală TEN-T, a unei rețele suficient de dense de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁵, ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare. În cadrul nodurilor urbane, autoritățile publice ar trebui să ia în considerare instalarea stațiilor în centrele multimodale de transport de marfă, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul de vehicule

Amendamentul

(27) Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁵, ar trebui să furnizeze astfel de stații de realimentare. În cadrul nodurilor urbane, autoritățile publice ar trebui să ia în considerare instalarea stațiilor în centrele multimodale de transport de marfă **în cazul în care acestea nu sunt dezvoltate pe baza pieței**, deoarece acestea nu reprezintă doar destinația tipică pentru vehiculele grele, ci ar putea, de asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Amendamentul

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul de vehicule

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

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi

care vor intra pe piață și la tipul de tehnologii care vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predisus pentru introducerea în masă timpurie a vehiculelor alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, în prealabil, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen gazos la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, de asemenea, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind furnizarea de hidrogen lichid. În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze, de asemenea, hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendamentul

(30) Utilizatorii vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să poată plăti cu ușurință și în mod convenabil la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi

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

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 30 a (nou)

Textul propus de Comisie

nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate. Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte **cel puțin carduri** de plată care sunt utilizate pe scară largă în Uniune. Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare.

Amendamentul

(30a) Pentru o utilizare cât mai înțeleaptă a infrastructurii de încărcare ce urmează să fie instalată și pentru ca consumatorii să capete mai multă încredere în electromobilitate, este esențial ca stațiile de reîncărcare accesibile publicului să fie deschise tuturor utilizatorilor, indiferent de marca autoturismului și indiferent dacă acești utilizatori participă la un sistem de plăți pe bază de contract.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și pot contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al

Amendamentul

(32) Instalațiile de energie electrică de la mal pot constitui o sursă de alimentare cu energie nepoluantă pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare și pot contribui la reducerea impactului asupra mediului al navelor maritime și al

celor de navigație interioară. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și „de nave de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor **la dană**. Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să asigure faptul că sectorul găsește o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime centrale **și globale** TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. Aplicarea acestor obiective tuturor porturilor maritime **TEN-T** ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între porturi.

celor de navigație interioară. În cadrul inițiativei FuelEU în domeniul maritim, operatorii de nave container și de nave de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de reducere a emisiilor. Obiectivele obligatorii de instalare ar trebui să asigure faptul că sectorul găsește o infrastructură suficientă de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime **și de-a lungul căilor navigabile interioare ale rețelei centrale** TEN-T pentru a respecta aceste cerințe. Aplicarea acestor obiective tuturor porturilor maritime ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între porturi.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 32 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(32a) Diversitatea porturilor maritime în ceea ce privește mărimea, segmentele de trafic deservite, guvernanta și amplasarea geografică trebuie să fie luată în considerare la instalarea instalațiilor de energie electrică de la mal și la alimentarea cu energie electrică de la mal. Guvernanta diversă a porturilor maritime din Uniunea Europeană ar putea implica o repartizare diferită a responsabilităților în ceea ce privește instalarea și furnizarea energiei electrice de la mal.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 33

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(33) Navele container și navele de pasageri sunt categoriile de nave care

(33) Navele container și navele de pasageri, **în special navele de croazieră și**

produc cea mai mare cantitate de emisii per navă aflată la dană și ar trebui să beneficieze în mod prioritar de alimentarea cu energie electrică de la mal. Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică în timp ce se află la dană ale diferitelor nave de pasageri, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, este necesar să se facă distincția între cerințele privind navele de pasageri pentru navele de pasageri ro-ro și navele de pasageri de mare viteză și cele pentru alte nave de pasageri.

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 34

Textul propus de Comisie

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

feriboturile, sunt categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă aflată la dană și ar trebui să beneficieze în mod prioritar de alimentarea cu energie electrică de la mal. Pentru a ține seama de caracteristicile cererii de energie electrică în timp ce se află la dană ale diferitelor nave de pasageri, precum și de caracteristicile operaționale ale portului, este necesar să se facă distincția între cerințele privind navele de pasageri pentru navele de pasageri ro-ro și navele de pasageri de mare viteză și cele pentru alte nave de pasageri.

Amendamentul

(34) Transportul maritim este o legătură importantă pentru coeziunea și dezvoltarea economică a insulelor, ***precum și a regiunilor ultraperiferice*** din Uniune. ***În plus, în multe insule și regiuni ultraperiferice, transportul maritim este folosit pentru activități turistice.*** ***Potențialul de producție de energie din aceste insule poate fi completat cu servicii de stocare sau de răspuns al părții de consum*** pentru a ține seama de cererea de energie necesară pentru a sprijini furnizarea alimentării cu energie electrică de la mal ***și încărcarea electrică a navelor și a vehiculelor. Ca excepție de la cerința de a furniza o capacitate suficientă, generată la nivel local, din surse regenerabile suplimentare de energie, ar trebui să fie posibil să se folosească o conexiune electrică existentă cu continentul sau să se stabilească o conexiune cu rețeaua continentală.***

excepția cazului și până în momentul în care o astfel de conexiune electrică cu continentul va fi finalizată sau până când va exista o capacitate suficientă generată la nivel local din surse de energie nepoluante.

Amendamentul 38

Propunere de regulament Considerentul 34 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34a) Utilizarea energiei electrice de la mal de către nave la dană contribuie în mod cert la reducerea emisiilor totale generate de transporturi, dar trebuie să fie însoțită de soluții care reduc emisiile în timpul navigației.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 34 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34b) Statele membre ar trebui să asigure o producție adecvată de energie și furnizarea unei infrastructuri de rețea suficiente (și în ceea ce privește disponibilitatea și capacitatea) pentru a răspunde cererilor de energie electrică ce rezultă din furnizarea de energie electrică de la mal în porturi, astfel cum prevede prezentul regulament. Pentru a fi eficientă în ceea ce privește reducerea globală a emisiilor și pentru a evita relocarea emisiilor de dioxid de carbon la nivel intern, această capacitate generată ar trebui să provină tot mai mult din surse de energie curată, în conformitate cu amendamentul la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2018/2001 (RED III) revizuită.

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 34 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34c) Pentru a respecta cerințele prezentului regulament, ar trebui să se ia în considerare investiții în convertoare de rețea și modernizarea rețelei, care implică costuri și complexitate suplimentare. Rețelele Europei funcționează la 50 Hz, în timp ce multe segmente ale navelor, precum navele oceanice, necesită 60 Hz atunci când se conectează la energie electrică de la mal. Pentru a satisface aceste cereri, ar trebui să se solicite realizarea de investiții în convertoare de frecvență, inclusiv prin furnizarea de fonduri publice.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 35

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(35) O rețea centrală de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime ar trebui să fie disponibilă până în 2025. Punctele de realimentare cu GNL includ, printre altele, terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave de buncheraj și barje. ***O rețea de puncte de realimentare cu hidrogen și amoniac în porturile maritime ar trebui să fie instalată până la 1 ianuarie 2030.***

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 35 a (nou)

(35a) Dezvoltarea și instalarea combustibililor noi și ale soluțiilor energetice noi pentru sectorul maritim necesită o abordare coordonată pentru ca cererea și oferta să corespundă și pentru a evita activele depreciate. Ar trebui, prin urmare, să se creeze un mecanism de consultare între toate părțile interesate relevante la nivelul porturilor individuale, pentru a asigura coordonarea și consultarea în aplicarea cerințelor prevăzute de prezentul regulament, în ceea ce privește energia electrică de la mal. Planul de instalare pentru energia electrică de la mal în porturile maritime ar trebui să fie însoțit de un plan național de finanțare cuprinzător.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 36

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților auxiliare de alimentare) sau prin unități de alimentare de la sol (GPU). **Acest lucru** ar trebui să **reducă** emisiile poluante și sonore, să **îmbunătățească** calitatea aerului și să **reducă** impactul asupra schimbărilor climatice. **Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să poată utiliza alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroporturile TEN-T.**

(36) Alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare în aeroporturi ar trebui să înlocuiască consumul de combustibil lichid al aeronavelor cu o sursă de energie mai curată de la aeronavă (utilizarea unităților auxiliare de alimentare) sau prin unități de alimentare de la sol (GPU). **Prin urmare, toate operațiunile de transport comercial ar trebui să utilizeze alimentarea externă cu energie electrică atunci când aeronavele staționează la porți sau în poziții de parcare în larg pe aeroporturi. În paralel, vehiculele de la sol care operează în aeroporturi ar trebui electrificate sau ar trebui să utilizeze alți combustibili alternativi sustenabili. Acest lucru va reduce** emisiile poluante și sonore, **va îmbunătăți** calitatea aerului și **va reduce**

impactul asupra schimbărilor climatice.
Statele membre ar trebui să monitorizeze apariția potențială a unor tehnologii electrice și cu hidrogen bazate pe surse regenerabile de energie pentru aeronave și să garanteze introducerea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, dacă este cazul.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 36 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(36a) Accentul sporit asupra procesului de electrificare a transportului rutier, maritim și aerian nu ar trebui să ducă la diminuarea resurselor necesare pentru numeroasele acțiuni care trebuie întreprinse în vederea îmbunătățirii mobilității locale, regionale și naționale, în special în domenii precum rețelele feroviare și metropolitane.

Amendamentul 45

Propunere de regulament Considerentul 38

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a

(38) Cadrele naționale de politică revizuite trebuie să includă acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi, inclusiv instalarea infrastructurii necesare care trebuie implementată, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial în cauză, luând de asemenea în considerare necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii. În plus, cadrele revizuite ar trebui să descrie cadrul național general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unei astfel de infrastructuri, inclusiv obstacolele identificate și acțiunile de eliminare a

acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.

acestora, astfel încât să se poată realiza o instalare mai rapidă a infrastructurii.
Cadrele de politică națională revizuite ar trebui să țină seama în cea mai mare măsură de principiul „eficiența energetică înainte de toate” și de necesitatea de a dezvolta un sistem energetic rezilient și neutru din punct de vedere climatic, ținând seama de principiul rentabilității. Statele membre ar trebui să ia în considerare recomandarea și orientările recent publicate privind aplicarea acestui principiu¹, care explică modul în care deciziile în materie de planificare, de politici și de investiții pot reduce consumul de energie în mai multe sectoare esențiale, inclusiv în sectorul transporturilor^{1a}.

^{1a} Recomandarea C(2021)7014 final a Comisiei din 28.9.2021 privind „eficiența energetică înainte de toate”: de la principii la practică – Orientări și exemple pentru implementarea în procesul decizional care cuprinde și sectorul energetic.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Considerentul 40

Textul propus de Comisie

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică ar trebui să fie compuse din strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii clare pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare

Amendamentul

(40) Pentru a promova combustibilii alternativi și a dezvolta infrastructura relevantă, cadrele naționale de politică ar trebui să fie compuse din strategii detaliate de promovare a combustibililor alternativi în sectoare dificil de decarbonizat, cum ar fi aviația, transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, precum și transportul feroviar pe segmente de rețea care nu pot fi electrificate. În special, statele membre ar trebui să elaboreze strategii clare pentru decarbonizarea transportului pe căile navigabile interioare

de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru **porturile TEN-T** și pentru **aeroporturile TEN-T**, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și pentru liniile de cale ferată care nu **vor fi** electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective **mai stricte** pentru sectoarele respective.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie

de-a lungul rețelei TEN-T, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză. De asemenea, ar trebui elaborate strategii de decarbonizare pe termen lung pentru **porturi** și pentru **aeroporturi**, punând accentul în special pe instalarea infrastructurii pentru navele și aeronavele cu emisii scăzute și cu emisii zero **și scăzute**, precum și pentru liniile de cale ferată care nu **sunt** electrificate. Pe baza acestor strategii, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea stabilirii unor obiective **suplimentare cu caracter obligatoriu** pentru sectoarele respective.

Amendamentul

(40a) Cadrul național de politică ar trebui să includă un plan de instalare în cooperare cu porturile, care să detalieze finanțarea publică pentru furnizarea de energie electrică de la mal și capacitatea necesară a rețelei. În vederea garantării securității juridice și a planificării pe termen lung, domeniul de aplicare al cerințelor obligatorii cu privire la energia electrică de la mal ar trebui să fie stabilit în momentul intrării în vigoare a prezentului regulament. Cadrele naționale de politică ar trebui definite în așa fel încât să acorde suficient timp pentru instalarea infrastructurii pentru energie electrică de la mal care este necesară pentru a îndeplini cerințele stabilite în prezentul regulament. Odată ce un terminal intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, acesta ar trebui să rămână în domeniul de aplicare respectiv.

Amendamentul 48

Propunere de regulament
Considerentul 41

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 49

Propunere de regulament
Considerentul 41 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(41a) Statele membre care nu au sisteme de stimulente corespunzătoare ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a aborda poziția lor de plecare diferită atunci când vizează să promoveze moduri de transport durabile. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită autorităților municipale sau regionale, care pot facilita adoptarea vehiculelor ce utilizează combustibili alternativi, prin intermediul unor stimulente fiscale specifice, al achizițiilor publice sau al reglementărilor locale privind traficul.

Amendamentul 50

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42) În temeiul Directivei 2009/33/CE a

(42) În temeiul Directivei 2009/33/CE a

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

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul 51

Propunere de regulament Considerentul 43

Textul propus de Comisie

(43) Având în vedere **diversitatea** din ce în ce mai mare a **tipurilor de combustibili pentru autovehicule**, asociată cu **creșterea** continuă a **mobilității rutiere** a cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața

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

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul

(43) Având în vedere **sustenabilitatea** din ce în ce mai mare a **fiecărui tip de combustibil, precum și diversitatea utilizării autovehiculelor (individuale, colective și partajate)**, asociată cu **intensificarea** continuă a **combinării diferitelor moduri de transport pentru a asigura mobilitatea** cetățenilor în întreaga Uniune, este necesar să se furnizeze utilizatorilor de vehicule informații clare și ușor de înțeles privind combustibilii

Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse pe piață înainte de 18 noiembrie 2016.

disponibili la stațiile de realimentare și privind compatibilitatea vehiculelor lor cu diferiți combustibili sau privind punctele de reîncărcare de pe piața Uniunii. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să pună în aplicare măsurile de informare respective și în privința vehiculelor introduse pe piață înainte de 18 noiembrie 2016.

Amendamentul 52

Propunere de regulament Considerentul 44

Textul propus de Comisie

(44) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diverșilor combustibili ar putea juca un rol important pentru utilizatorii de vehicule în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, o comparație a prețului unitar **pentru anumiți combustibili alternativi și combustibili convenționali, exprimată sub forma „prețului combustibilului pe 100 km”**, ar trebui afișată, în scop informativ, la toate stațiile de alimentare cu combustibil relevante.

Amendamentul

(44) Informațiile simple și ușor de comparat privind prețul diverșilor combustibili ar putea juca un rol important pentru utilizatorii de vehicule în vederea unei mai bune evaluări a costului relativ al fiecărui combustibil disponibil pe piață. Prin urmare, o comparație a prețului unitar **exprimat sub formă de preț pe kW/h pentru încărcarea ad-hoc a vehiculelor electrice** ar trebui afișată, în scop informativ, la toate stațiile de alimentare cu combustibil relevante.

Amendamentul 53

Propunere de regulament Considerentul 45

Textul propus de Comisie

(45) Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența

Amendamentul

(45) Este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului care intră sub incidența

prezentului regulament. Prin urmare, statele membre trebuie să se asigure că operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pun la dispoziție date statice și dinamice relevante. Ar trebui stabilite cerințe privind tipurile de date referitoare la disponibilitatea și accesibilitatea datelor relevante referitoare la reîncărcare și realimentare, pe baza rezultatelor acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”).

prezentului regulament. Prin urmare, statele membre trebuie să se asigure că operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pun la dispoziție date statice și dinamice relevante **în mod gratuit, mai precis datele raportate către sistemele naționale în conformitate cu articolul 18 din prezentul regulament, care ar trebui să fie, de asemenea, incluse într-un sistem armonizat la nivelul UE. Aceste date pot fi folosite apoi de terți, inclusiv de agregatori și de furnizorii de răspuns al părții de consum, precum și pentru comparații la nivelul consumatorilor și pentru serviciile de informare privind stațiile de reîncărcare, în special în ceea ce privește amplasarea, prețul ad-hoc, disponibilitatea și alți parametri ai acestora care sunt utili pentru consumatori, ținând seama în mod adecvat de cerințele privind protecția datelor.** Ar trebui stabilite cerințe privind tipurile de date referitoare la disponibilitatea și accesibilitatea datelor relevante referitoare la reîncărcare și realimentare, pe baza rezultatelor acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”).

Amendamentul 54

Propunere de regulament Considerentul 46

Textul propus de Comisie

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru

Amendamentul

(46) Datele ar trebui să joace un rol fundamental în funcționarea adecvată a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare. Formatul, frecvența și calitatea punerii la dispoziție și ale accesibilității acestor date ar trebui să determine calitatea globală a unui ecosistem de infrastructură pentru

combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁹ pentru punctele naționale de acces.

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

combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor. În plus, aceste date ar trebui să fie accesibile în mod coerent în toate statele membre. Prin urmare, datele ar trebui furnizate în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁹ pentru punctele naționale de acces. ***Pentru serviciile care permit călătoriile fără întreruperi pe teritoriul Uniunii, ar trebui creat și un sistem la nivelul Uniunii, importând informații standardizate din sistemele naționale.***

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

Amendamentul 55

Propunere de regulament Considerentul 52

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 56

Amendamentul

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

Propunere de regulament
Considerentul 54

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(54) Piața combustibililor alternativi și, în special, a combustibililor cu emisii zero **și scăzute** se află încă într-un stadiu incipient de dezvoltare, iar tehnologia evoluează rapid, **unele tehnologii fiind deja disponibile**. Este probabil ca acest lucru să afecteze cererea de combustibili alternativi și, prin urmare, de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026 **în conformitate cu obiectivul privind neutralitatea climatică, pe baza unei analize a celor mai recente evoluții tehnologice și a gradului de pregătire a pieței și ținând seama de cadrele naționale de politică**, în special în ceea ce privește stabilirea obiectivelor pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele grele, precum și a obiectivelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru navele și aeronavele cu emisii zero din sectoarele transportului naval și aviației, **ținând seama în mod corespunzător de securitatea juridică și de previzibilitatea pentru industrie, de facilitarea investițiilor pe termen lung și de evitarea creării de active depreciate. Revizuirea ar trebui să includă toți combustibilii alternativi și cererea de infrastructură ar trebui să corespundă cu viteza potențială a adoptării.**

Amendamentul 57

Propunere de regulament
Considerentul 54 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(54a) Având în vedere ponderea semnificativă a consumului final de

energie al transportului rutier în UE, principiul „eficiența energetică înainte de toate” ar trebui să se reflecte, prin urmare, în deciziile în materie de politici, de planificare și de investiții care au legătură cu instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare pentru combustibili alternativi, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2012/27/UE [Directiva reformată privind eficiența energetică], care consideră că principiul „eficiența energetică înainte de toate” ar trebui luat în considerare în toate sectoarele.

Amendamentul 58

Propunere de regulament Considerentul 55 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(55a) Pe lângă principiile subsidiarității și proporționalității, principiul numărului constant („one-in, one-out”) ar trebui să facă parte din procedura de revizuire. Principiul numărului constant este un instrument important, conceput pentru a face față sarcinilor administrative și de reglementare, și ar trebui să fie completat de măsuri calitative pentru a asigura o legiferare eficientă și adaptată exigențelor viitorului, în conformitate cu obiectivele pe termen lung ale UE.

Amendamentul 59

Propunere de regulament Considerentul 55 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(55b) Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi face parte din pachetul „Pregătiți pentru 55”, care va avea, de

asemenea, efecte multiple asupra Uniunii, inclusiv asupra competitivității, creării de locuri de muncă, costurilor transportului de marfă, puterii de cumpărare a gospodăriilor, realizării obiectivelor climatice și asupra amplitudinii relocării emisiilor de dioxid de carbon. Ca atare, ar trebui efectuată în mod regulat o evaluare cuprinzătoare.

Amendamentul 60

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, nave și **aeronavele staționare**. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

Amendamentul

1. Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, nave și **aeronave**. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(3) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil la furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:

Amendamentul

(3) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil **și de gaz fosil** la furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(a) „combustibili alternativi pentru vehicule cu emisii zero”:

Amendamentul

(a) „combustibili alternativi pentru vehicule, **nave și aeronave** cu emisii zero”:

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– hidrogen;

Amendamentul

– hidrogen **și combustibili derivați din hidrogen**;

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a – liniuța 3

Textul propus de Comisie

– **amoniac**;

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;

Amendamentul

– combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie, **precum și combustibili de origine nebiologică obținuți din surse regenerabile**;

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(c) „combustibili fosili alternativi”
pentru o etapă de tranziție:

Amendamentul

(c) „combustibili fosili alternativi”
pentru o etapă de tranziție **rapidă**:

Amendamentul 67

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Astfel de combustibili fosili alternativi pentru o fază de tranziție rapidă destinați vehiculelor cu emisii scăzute pot fi amestecați la rate de amestec tot mai mari cu combustibili din surse regenerabile, inclusiv cu înlocuitorii de origine biologică ai acestora, cum ar fi bio-GNL, bio-GNC și bio-GPL.

Amendamentul 68

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) „infrastructură pentru combustibili alternativi” înseamnă orice infrastructură care permite realimentarea sau încărcarea diferitelor tipuri de vehicule sau moduri de transport cu combustibili alternativi care pot contribui semnificativ la decarbonizarea și la îmbunătățirea performanței de mediu a sectorului transporturilor;

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(4) „aeroport” înseamnă *orice* aeroport *civil*, astfel cum este *definit la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului*;

Amendamentul 70

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 71

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 29 a (nou)

Textul propus de Comisie

(29a) „centru logistic” înseamnă un spațiu dintr-o zonă definită, în care sunt desfășurate cu titlu comercial, de către diferiți operatori, toate activitățile legate de transportul, logistica și distribuția mărfurilor – atât pentru tranzitul național, cât și pentru cel internațional;

Amendamentul

operatorii pot fi proprietari sau chiriași ai clădirilor și instalațiilor (depozite, centre de distribuție, spații de depozitare, birouri, servicii de transport cu camionul etc.);

Amendamentul 72

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 33

Textul propus de Comisie

(33) „operator al unui punct de reîncărcare” înseamnă entitatea responsabilă cu gestionarea și exploatarea unui punct de reîncărcare care furnizează un serviciu de reîncărcare *utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;*

Amendamentul

(33) „operator al unui punct de reîncărcare” înseamnă entitatea responsabilă cu gestionarea și exploatarea unui punct de reîncărcare care furnizează un serviciu de reîncărcare *furnizorilor de servicii de mobilitate, care, la rândul lor, furnizează servicii de reîncărcare unui utilizator final sau mai multora;*

Amendamentul 73

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 35 a (nou)

Textul propus de Comisie

(35a) „card de plată” înseamnă un serviciu de plată care funcționează pe baza unui card de debit sau de credit fizic sau digital și care cuprinde carduri de plată integrate într-o aplicație pentru telefoane inteligente;

Amendamentul

Amendamentul 74

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 35 b (nou)

Textul propus de Comisie

(35b) „serviciu de plată” înseamnă un serviciu de plată astfel cum este definit la articolul 4 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2366;

Amendamentul

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 38

Textul propus de Comisie

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, indiferent dacă **infrastructura pentru combustibili alternativi** este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;

Amendamentul

(38) infrastructură pentru combustibili alternativi „accesibilă publicului” înseamnă o infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg **cel puțin 8 ore pe zi și 6 zile pe săptămână, cu o perioadă de funcționare de cel puțin 98 %**, indiferent dacă **aceasta** este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 49

Textul propus de Comisie

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul o dată;

Amendamentul

(49) „punct de realimentare” înseamnă o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos alternativ, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul, **navă sau aeronavă** o dată;

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 54 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(54a) „comunitate de energie din surse regenerabile” înseamnă o comunitate

*astfel cum este definită la articolul 2
punctul 16 din Directiva (UE) 2018/2001;*

Amendamentul 78

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 57

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(57) „navă la dană” înseamnă **o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;**

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 58

Textul propus de Comisie

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană;

Amendamentul

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea **unui serviciu care constă în mai multe elemente, inclusiv furnizarea** de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană, **prin intermediul unei instalații fixe, plutitoare sau mobile, inclusiv echipate cu baterii mobile;**

Amendamentul 80

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 59

Textul propus de Comisie

(59) „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia

Amendamentul

(59) „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia

intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul *comunicațiilor* electronice;

intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul **unui protocol standardizat de comunicații** electronice; **reîncărcarea inteligentă poate fi realizată la viteze normale de încărcare, dar și în timpul încărcării rapide, prin răspuns la semnale dinamice de preț sau prin optimizarea fluxului de energie;**

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 59 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(59a) „vehicul electric solar” înseamnă un autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic cu funcția de convertor de energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi reîncărcat extern și care este echipat cu panouri fotovoltaice integrate în vehicul;

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

– sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului în mod proporțional cu adoptarea folosirii vehiculelor electrice ușoare, **inclusiv a autoturismelor și a vehiculelor utilitare ușoare;**

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 1 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***cel puțin o stație de reîncărcare din cadrul grupurilor de reîncărcare aflate în zonele urbane și de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T este dedicată vehiculelor utilitare ușoare cu remorcă, ținându-se seama de cerințele lor speciale legate de dimensiunea spațiului utilizat de aceste vehicule pentru transportul de marfă;***

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***un număr suficient de stații de reîncărcare accesibile publicului pentru vehicule ușoare permite încărcarea inteligentă și bidirecțională;***

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- ***zonele cu o densitate ridicată a populației și care au adoptat utilizarea vehiculelor electrice ușoare sunt luate în considerare prin dezvoltarea prioritara a rețelei și prin stabilirea unor obiective mai ambițioase;***

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor

pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și

pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului ***dacă procentul de vehicule electrice din totalul parcului de vehicule preconizate la nivelul statului membru este mai mare de 10 %; și***

pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere totală de ieșire de cel puțin 1,5 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă procentul de vehicule electrice din totalul parcului de vehicule preconizat la nivelul statului membru este mai mare de 7,5 % și mai mic de 10 % și și

pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere totală de ieșire de cel puțin 2 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă procentul de vehicule electrice din totalul parcului de vehicule preconizat la nivelul statului membru este mai mare de 5 % și mai mic de 7,5 % și și

pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere totală de ieșire de cel puțin 2,5 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă procentul de vehicule electrice din totalul parcului de vehicule preconizat la nivelul statului membru este mai mare de 2,5 % și mai mic de 5 %; și

pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 3 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului dacă procentul de vehicule electrice din totalul parcului de vehicule preconizat la nivelul statului membru este mai mic de 2,5 %;

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

- 2 % din vehiculele electrice din parcul total de vehicule preconizat până la 31 decembrie 2025;

- 5 % din vehiculele electrice din parcul total de vehicule preconizat până la 31 decembrie 2027;

- 10 % din vehiculele electrice din parcul total de vehicule preconizat până la 31 decembrie 2030.

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

care îndeplinesc următoarele cerințe:

următoarele cerințe:

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin **300 kW** și să includă cel puțin **o stație** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**;

Amendamentul

(i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin **600 kW** și să includă cel puțin **două stații** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **300 kW**;

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **600 kW** și să includă cel puțin **două** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**;

Amendamentul

(ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **1 200 kW** și să includă cel puțin **patru** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **300 kW**;

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) **în funcție de clustere**, sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, **care îndeplinesc cerințele de la alineatul (2) litera (a) punctele (i) și (ii):**

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 94

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(ii) *în cazul unui drum existent, se situează pe o rază de 60 km, în zonele cu densitate redusă a populației.*

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – paragraful 1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot lua în considerare pentru obiectivul privind clusterelor grupurile de reîncărcare de la alineatele (3a), (3c) și (3e) ale prezentului articol.

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Statele membre se asigură că clădirile comerciale cu spații de parcare publice respectă cerințele relevante ale [Directivei privind performanța energetică a clădirilor (EPBD)].

Amendamentul 97

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3b) Statele membre se asigură că, în spațiile de parcare accesibile publicului, folosite de regulă pentru parcare pe durate îndelungate, cel puțin jumătate dintre locuri permit încărcarea inteligentă și bidirecțională până în 2030.

Amendamentul 98

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(i) până la **1 iulie** 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin **5 000** kW și să includă cel puțin **patru stații** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW **și cel puțin patru stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 800 kW**;

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(ii) până la **1 iulie** 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **6 500** kW și să includă cel puțin **patru** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **1 200** kW;

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor grele, la o distanță maximă de 100 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

Amendamentul

(b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor grele, la o distanță maximă de 100 km între ele și care îndeplinesc, **luând în considerare condițiile locale**, următoarele cerințe:

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(i) până la **1 iulie 2027**, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 1400 kW și să includă cel puțin **două stații** de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(ii) până la **1 iulie 2030**, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin **3 000 kW** și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **800 kW**;

Amendamentul 105

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul ii a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) până la 1 iulie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin 5 000 kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 1 200 kW;

Amendamentul 106

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(c) până la 31 decembrie **2025**, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, **sunt instalate** cel puțin **două stații** de reîncărcare **destinate** vehiculelor grele, cu o putere de ieșire de cel puțin 100 kW, **care permit încărcarea inteligentă și bidirecțională**;

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 108

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **1 200 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **300 kW**;

Amendamentul 109

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(e) până la **1 iulie** 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin **2 400 kW**, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150 kW**, **precum și cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW.**

Amendamentul 110

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 111

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 20 pentru a modifica prezentul regulament în ceea ce privește creșterea puterii de ieșire individuale menționate la prezentul articol la cel puțin 800 kW, de îndată ce specificațiile tehnice comune sunt completate în consecință în anexa II.

Amendamentul 112

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 113

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. În cazul în care o stație de reîncărcare pentru transportul cu vehicule grele deservește ambele direcții de călătorie, pe drumurile cu trafic redus, se consideră că aceasta îndeplinește cerințele prezentului articol pentru ambele direcții, cu condiția ca capacitatea instalată totală și numărul de încărcătoare să fie identice cu cele pentru o direcție de deplasare.

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali, la punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei **și instalate de la data menționată la articolul 24**, posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric în mod ad-hoc, utilizând un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, **ei vor accepta plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru serviciile de plată, cel puțin prin carduri de plată, fără a împiedica includerea unor opțiuni de plată suplimentare.**

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

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

(i) cititoare de carduri de plată;

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

(iii) dispozitive care utilizează o conexiune la internet cu care, de exemplu, un cod de răspuns rapid poate fi generat în mod specific și utilizat pentru operațiunea de plată;

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 116

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

(i) cititoare de carduri de plată;

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

Amendamentul 117

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 118

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Cerințele prevăzute la **prezentul alineat** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

Amendamentul 119

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. **Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că orice furnizor de servicii de mobilitate are acces la stațiile de reîncărcare pe care le exploatează în mod nediscriminatoriu. Prețurile** practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii **și să se bazeze doar pe energia electrică primită de vehicul, putându-se aplica o penalizare pentru blocare.** Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile percepute utilizatorilor finali și prețurile percepute furnizorilor de servicii de mobilitate și nici între prețurile percepute diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, **de exemplu, atunci când punctele de reîncărcare sunt exploatate de comunități de energie din resurse regenerabile,** nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai în mod **transparent și** proporțional, pe baza unei justificări obiective. **Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura un cadru de reglementare adecvat care să încurajeze investițiile și libera concurență în scopul eficienței și instalării punctelor de reîncărcare.**

Amendamentul 120

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

5. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, astfel încât acestea să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare. ***Cel puțin următoarele componente de preț, dacă este aplicabil la stația de reîncărcare, trebuie afișate în mod vizibil:***

Amendamentul

5. Operatorii punctelor de reîncărcare afișează în mod clar prețul ad-hoc și toate componentele sale la toate stațiile de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei, astfel încât acestea să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte ca aceștia să inițieze o sesiune de reîncărcare.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– ***prețul pe sesiune;***

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 123

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 2

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

Amendamentul 124

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

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
---------------------------------	---------------------

5a. Pe lângă prețurile pentru încărcarea ad-hoc, se afișează și prețurile pe kWh pentru reîncărcarea pe bază de contract. Componentele suplimentare de preț, care sunt menite să orienteze comportamentul de parcare sau de încărcare, sunt afișate în mod transparent și separat.

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5 b (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
---------------------------------	---------------------

5b. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii stațiilor de reîncărcare care îndeplinesc cerințele prezentului regulament afișează în mod clar, inclusiv pe internet, faptul că stația face parte din rețeaua europeană de infrastructură alternativă. Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 20, care să stabilească specificațiile pentru afișarea armonizată prin intermediul semnalizării și al simbolului, care vor include cel puțin emblema și semnul UE, precum și denumirea prezentului regulament și informații în cazul în care punctul de reîncărcare a beneficiat direct sau indirect de finanțare europeană, precum și alte informații relevante în conformitate

cu Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a} și cu alte instrumente de finanțare specifice ale UE.

^{1a} Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize.

Amendamentul 126

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic

Amendamentul

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare, **de exemplu pentru serviciile de calibrare,**

transfrontalier.

pentru pierderile de eficiență sau pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

Amendamentul 127

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.

Amendamentul

7. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare ***nou-construite sau renovate*** accesibile publicului exploatare de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital, ***că amplasarea și starea de funcționare sunt vizibile online și includ funcția de roaming electronic. Toate punctele de reîncărcare existente trebuie să se conformeze acestei cerințe până la 1 ianuarie 2025.***

Amendamentul 128

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

8. Începând cu data menționată la articolul 24, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare ***nou construite*** accesibile publicului pe care aceștia le exploatează au o capacitate de reîncărcare inteligentă. ***Toate punctele de reîncărcare existente trebuie să se conformeze acestei cerințe până la 1 ianuarie 2025. În completarea dispoziției de la articolul 14 alineatul (4), punctele normale de reîncărcare accesibile publicului au o capacitate de reîncărcare bidirecțională începând cu data prevăzută la articolul 24.***

Amendamentul 129

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

9. **Începând cu data menționată la articolul 24, statele** membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că este implementată o semnalizare corespunzătoare **de-a lungul rețelei rutiere** TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a permite identificarea cu ușurință a amplasării exacte a infrastructurii pentru combustibili alternativi. **De asemenea, semnalizarea este implementată și în punctul în care este instalată această infrastructură pentru combustibili alternativi.**

Amendamentul 130

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

11a. Operatorii punctelor de reîncărcare pun la dispoziție informațiile pe care le primesc de la operatorii sistemului de transport, de la furnizorii de energie electrică sau prin intermediul propriei lor producții de energie electrică, cu privire la procentul de energie electrică din surse regenerabile și la conținutul de emisii de gaze cu efect de seră al energiei electrice furnizate la punctele de reîncărcare pe care le operează, în conformitate cu dispozițiile din Directiva 2019/944, anexa I.

Aceste informații sunt puse la dispoziția utilizatorilor finali pe cale digitală, inclusiv prin computerele de bord și prin aplicații pentru dispozitive mobile sau prin punctul de reîncărcare, și tuturor părților interesate în conformitate cu dispozițiile de la articolul 18 din prezentul

regulament.

Amendamentul 131

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

11b. Operatorii se asigură că punctele de reîncărcare operate de ei se află în stare bună de funcționare pe întreaga durată de exploatare comercială și că cerințele prevăzute la alineatele (2)-(5) sunt întotdeauna disponibile pentru utilizatorii finali și că datele sunt disponibile conform articolului 18 din prezentul regulament.

Amendamentul 132

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

1. Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie **2027**.

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2030**, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2027**, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de

150 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T **și al rețelei globale TEN-T**. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **450** km între ele.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2030**, cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului este instalată în fiecare nod urban. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

Amendamentul 135

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Statele membre învecinate se **asigură** că distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu este depășită pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și **ale rețelei globale TEN-T**.

Amendamentul 136

150 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **350** km între ele.

Amendamentul

Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie **2027**, cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului este instalată în fiecare nod urban. Pentru astfel de stații de realimentare trebuie efectuată o analiză a celei mai bune amplasări, care ia în considerare, în special, instalarea unor astfel de stații în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

Amendamentul

2. Statele membre învecinate **iau măsurile necesare pentru a se asigura** că distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu este depășită pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T. **Comisia ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu cele candidate la aderarea la UE, și cu acele țări terțe pe teritoriul cărora sunt situate coridoarele de tranzit care conectează statele membre.**

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația **este proiectată** să deservească vehiculele ușoare și grele. În terminalele de marfă, operatorii sau proprietarii acestor stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului se asigură că aceste stații furnizează și hidrogenul lichid.

Amendamentul

3. Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația **poate** să deservească **și** vehiculele ușoare și grele. În terminalele de marfă, operatorii sau proprietarii acestor stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului se asigură că aceste stații furnizează și hidrogenul lichid.

Amendamentul 137

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări între prețurile aplicate utilizatorilor finali și cele aplicate furnizorilor de servicii de mobilitate, nici între prețurile aplicate diferiților furnizori de servicii de mobilitate. Dacă este cazul, nivelul prețurilor poate fi diferențiat numai pe baza unei justificări obiective.

Amendamentul

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

Amendamentul 138

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 139

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) **porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port din ultimii trei ani efectuate de navele container maritime de peste 5 000 de tone brute, în ultimii trei ani, este mai mare de 50, au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a acoperi cel puțin 90 % din cererea respectivă;**

Amendamentul

(a) **până la 1 ianuarie 2025, toate porturile maritime au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a acoperi cererea navelor de pasageri și a navelor container maritime de peste 400 de tone brute;**

Amendamentul 140

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) **porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port din ultimii trei ani efectuate de nave maritime de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiuni de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute, în ultimii trei ani, este mai mare de 40, au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a satisface cel puțin 90 % din cererea respectivă;**

Amendamentul

(b) **până la 1 ianuarie 2030, toate porturile maritime au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a acoperi cererea tuturor celorlalte tipuri de nave de peste 400 de tone brute;**

Amendamentul 141

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) *porturile maritime situate pe rețeaua globală TEN-T și porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port din ultimii trei ani efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de pasageri de tip ro-ro și navele de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute, în ultimii trei ani, este mai mare de 25, au o putere de ieșire suficientă la mal pentru a acoperi cel puțin 90 % din cererea respectivă.*

Amendamentul

(c) *cerințele privind puterea de ieșire la mal pot fi îndeplinite prin capacități adecvate furnizate de anumite tehnologii de alimentare cu energie electrică de la mal, cum ar fi alimentarea automată cu energie electrică la mal, bateriile mobile sau barjele electrice;*

Amendamentul 142

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) *statele membre pot permite autorităților portuare să nu pună în aplicare literele (a)-(c) în fiecare terminal, ci în funcție de cerere.*

Amendamentul 143

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. Pentru stabilirea *numărului de escale în port* nu se iau în considerare următoarele escale în port:

Amendamentul

2. Pentru stabilirea *cererii* nu se iau în considerare următoarele escale în port:

Amendamentul 144

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) mai multe escale scurte în port pentru a încărca și a descărca la diferite terminale în același port, fără a depăși limita de timp prevăzută la litera (a);

Amendamentul 145

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

3. În cazul în care portul maritim **este situat pe o insulă sau într-o regiune ultraperiferică, statele membre împuternicesc autoritățile regionale să planifice modalitatea de instalare a unei rețele cu capacitate suficientă și a unei capacități suficiente suplimentare generate la nivel local din surse regenerabile de energie, pentru a satisface cererea, inclusiv prin sisteme integrate de energie, stocare și răspuns al părții de consum. Prin derogare, cererea de energie electrică de la mal poate fi acoperită de rețeaua de energie electrică în cazul în care costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile de mediu.**

Amendamentul 146

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Statele membre se asigură că autoritățile portuare prevăd în toate porturile maritime un număr adecvat de stații de reîncărcare, proporțional cu

cererea de nave alimentate cu baterii. În toate porturile maritime se instalează cel puțin un punct de reîncărcare până la 1 ianuarie 2025.

Amendamentul 147

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. *Statele membre se asigură că autoritățile portuare pot beneficia de finanțare din partea UE și de la nivel național pentru implementarea infrastructurii necesare. Autoritățile portuare pot solicita autorităților naționale de reglementare derogări de la Directiva 2019/944, pentru a permite recuperarea costurilor de investiții legate de lărgirea capacității rețelei și de adăugarea unor conexiuni suficiente, a rezervei de energie electrică și a conversiei frecvențelor în porturi prin intermediul tarifului la energie electrică.*

Amendamentul 148

Propunere de regulament Articolul 10 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) cel puțin *o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară* este instalată în toate porturile interioare ale rețelei *globale* TEN-T până la 1 ianuarie 2030.

(b) cel puțin **un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire adecvată pentru navele alimentate cu baterii** este instalat în porturile interioare **principale** ale rețelei TEN-T până la 1 ianuarie 2025; **statele membre se asigură că în porturi se oferă un număr adecvat de stații de reîncărcare, proporțional cu cererea de nave alimentate cu baterii.**

Amendamentul 149

Propunere de regulament Articolul 10 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) capacitatea rețelei și conectarea, rezerva de energie și conversia de frecvențe în porturi sunt suficiente.

Amendamentul 150

Propunere de regulament Articolul 11 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Obiective privind aprovizionarea cu GNL în porturile maritime

Obiective privind aprovizionarea cu GNL, ***hidrogen și amoniac*** în porturile maritime

Amendamentul 151

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

1. ***Conform legislației în vigoare, statele*** membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare cu GNL sunt instalate în porturile maritime situate pe rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), ***doar în funcție de cerere, dacă costurile nu sunt disproporționate față de beneficii, inclusiv de beneficiile de mediu,*** până la 1 ianuarie 2025. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

Amendamentul 152

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. *Statele membre se asigură că un număr adecvat de puncte de realimentare cu hidrogen și amoniac sunt instalate în porturile maritime menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga Uniune până la 1 ianuarie 2030. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate, atunci când este necesar, pentru a asigura acoperirea corespunzătoare.*

Amendamentul 153

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 154

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. *Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu amoniac și hidrogen menționate la alineatul (1), luând de asemenea în considerare necesitățile efective de realimentare.*

Amendamentul 155

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile **din rețeaua centrală și globală TEN-T** asigură alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare până la:

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile asigură alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare până la:

Amendamentul 156

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Alineatul (1) nu se aplică locurilor de staționare pe termen scurt, cum ar fi pentru degivrare, locurile de parcare din zonele militare.

Amendamentul 157

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. **Începând cu** 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului ca energie din surse regenerabile.

Amendamentul

2. **Până la** 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului ca energie din surse regenerabile.

Amendamentul 158

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. *De la data intrării în vigoare a prezentului regulament, statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile pun la dispoziție un număr adecvat de stații de reîncărcare electrică și/sau alți combustibili alternative din surse durabile pentru serviciile de handling la sol, precum și stații de reîncărcare electrică pentru parcare de lungă durată, astfel cum se prevede la articolul 3, cu capacități de încărcare inteligentă și bidirecțională, și că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile autorizează instalarea de stații de reîncărcare electrică suplimentare pentru alți furnizori de servicii, cum ar fi serviciile de logistică și de livrare, precum și pentru societățile de închiriere de vehicule, inclusiv cu viteze de încărcare rapidă și foarte rapidă.*

Amendamentul

159

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. *Cel târziu până la 1 ianuarie 2030, statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile asigură furnizarea de energie electrică suplimentară din surse regenerabile pentru toate vehiculele de la sol care operează în aeroporturi și/sau alți combustibili alternative din surse durabile.*

Amendamentul 160

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 12 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2c. Până cel târziu la 1 ianuarie 2030, statele membre se asigură că organele de administrare a aeroporturilor din toate aeroporturile pun la dispoziție un număr adecvat de stații de reîncărcare cu energie electrică și stații de realimentare pentru servicii, în temeiul alineatului (2b) de la prezentul articol.

Amendamentul 161

**Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 2 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2d. În cazul în care aeroportul este situat pe o insulă sau într-o regiune ultraperiferică și nu există potențial pentru o capacitate suficientă generată pe plan local din surse regenerabile de energie combinată, printre altele, cu servicii de stocare și de consum în funcție de cerere și care nu este conectată la rețeaua de energie electrică, alineatul (1) nu se aplică până la finalizarea racordării la rețeaua electrică, cu excepția cazului în care costurile sunt disproporționate față de beneficii, inclusiv beneficiile pentru mediu, caz în care această obligație nu se aplică.

Amendamentul 162

**Propunere de regulament
Articolul 12 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 12a

Obiective pentru infrastructura de cale ferată

1. Statele membre asigură furnizarea unei infrastructuri suficiente, care

permite electrificarea completă a liniilor de cale ferată din Uniune conform obiectivelor din [Regulamentul TEN-T (articolul 5)].

2. Atunci când electrificarea liniilor de cale ferată nu este posibilă, statele membre asigură furnizarea unei infrastructuri suficiente, care permite utilizarea sistemelor de propulsie alternative bazate de exemplu pe hidrogen pe linii neelectrificate.

3. Statele membre se asigură că principiul „eficiența energetică pe primul loc” este pe deplin respectat atunci când se iau decizii privind infrastructura necesară în vederea respectării alineatului (2).

4. Alineatul (1) nu se aplică rețelelor izolate.

Amendamentul 163

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

1. Până la 1 ianuarie 2024, fiecare stat membru, **împreună cu autoritățile regionale, naționale și locale**, pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante, **pentru a asigura neutralitatea tehnologică în rândul tehnologiilor necesare pentru atingerea neutralității climatice. Cadrul național de politică se bazează pe cote de piață și de trafic detaliate, în special în ceea ce privește traficul de tranzit, și pe monitorizarea datelor și include previziuni detaliate privind piața.**

Amendamentul 164

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței în ceea ce privește **infrastructura pentru combustibilii alternativi, în special pentru vehiculele grele**, sectorul **aviației și sectorul maritim**, precum și **efectuarea unui studiu de fezabilitate cu privire la instalarea infrastructurii adecvate**, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, acolo unde este relevant, continuitatea transfrontalieră **și mobilitatea și accesibilitatea în regiunile ultraperiferice, dar și pe continent**;

Amendamentul 165

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) punerea în aplicare a principiilor eficienței din punctul de vedere al costurilor și „eficiența energetică pe primul loc” în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2012/27/UE în toate deciziile relevante de politică, de planificare și de investiții; în special, statele membre iau în considerare eficiențele care pot fi atinse prin măsuri precum, printre altele, schimbarea combustibililor, inclusiv aspecte legate de eficiența energetică „între extracție și ardere” a diferitelor tehnologii, transferul modal, utilizarea sporită a transportului în comun, creșterea mobilității partajate, amplasarea optimizată a infrastructurii de încărcare și de realimentare și utilizarea optimizată a acestei infrastructuri;

Amendamentul 166

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

Amendamentul

(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** și **12a** pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

Amendamentul 167

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la literele (b) și (c) de la prezentul alineat;

Amendamentul

(d) politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la literele (b) și (c) de la prezentul alineat, **împreună cu evaluarea investițiilor necesare;**

Amendamentul 168

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) obiective și măsuri la nivel național care să promoveze infrastructura pentru combustibili alternativi: în zonele urbane pentru mobilitate cu vehicule ușoare, pentru care sunt introduse obiective obligatorii la articolul 4 din prezentul regulament, atât pentru vehicule ușoare, cât și pentru vehicule grele, pentru care acest regulament nu prevede obiective obligatorii, în special cu privire la puncte de reîncărcare accesibile publicului, cum sunt cele instalate în parcări și zone comerciale;

Amendamentul 169

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare cu putere înaltă accesibile publicului;

Amendamentul

(h) măsuri de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare cu putere înaltă accesibile publicului, ***atât pentru vehicule ușoare, cât și pentru vehicule grele, asigurând acoperirea adecvată în zonele dens populate;***

Amendamentul 170

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera i

Textul propus de Comisie

(i) măsurile necesare pentru a se asigura că instalarea și exploatarea punctelor de reîncărcare, inclusiv distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, contribuie la flexibilitatea sistemului energetic și la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul electric;

Amendamentul

(i) măsurile necesare pentru a se asigura că instalarea și exploatarea punctelor de reîncărcare, inclusiv distribuția geografică a punctelor de reîncărcare ***inteligente și*** bidirecționale, ***permit ca vehiculele electrice să*** contribuie la flexibilitatea sistemului energetic și la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul electric, ***ținând seama de toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, pe baza evaluării de la articolul 14 alineatul (3);***

Amendamentul 171

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a capacității rețelei, precum și măsuri pentru a crește reziliența rețelei, inclusiv un plan financiar;

Amendamentul 172

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) măsuri pentru a asigura că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, în special transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile tuturor utilizatorilor;

Amendamentul 173

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera k

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(k) măsuri de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea și achiziționarea infrastructurii pentru combustibili alternativi **și de limitare a latenței dintre cererea inițială și instalarea efectivă la cel mult 6 luni, cu respectarea adecvată a consultărilor cu părțile interesate și a procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului; atunci când este posibil, procedura privind cererea de autorizare este complet digitalizată;**

Amendamentul 174

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) măsuri care să asigure că infrastructura pentru combustibili alternativi accesibilă publicului

disponibilă la nivel național ia în considerare densitatea populației și numărul de înmatriculări de vehicule alimentate cu combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la articolul 2, în zona locală pe baza nivelului NUTS 3, în conformitate cu cea mai recentă clasificare NUTS;

Amendamentul 175

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera kb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(kb) măsuri pentru a asigura că întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri) pot beneficia pe deplin de dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în rolul lor triplu de producători, operatori și utilizatori;

Amendamentul 176

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera kc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(kc) măsuri de susținere a comunităților de energie din surse regenerabile pentru instalarea de puncte de reîncărcare, în special în zonele mai puțin populate;

Amendamentul 177

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera I

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(I) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor

(I) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor

staționare, în special pentru realimentarea cu hidrogen și reîncărcarea cu energie electrică a aeronavelor;

staționare, în special pentru realimentarea cu hidrogen și **cu alți combustibili durabili din surse regenerabile** și reîncărcarea cu energie electrică a aeronavelor;

Amendamentul 178

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera n

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 179

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pa) **cartografierea locurilor adecvate pentru dezvoltarea instalațiilor cu capacitate regenerabilă și cu o capacitate suficientă a rețelei și modelarea viitoarei cereri de încărcare; aceste informații sunt puse la dispoziția publicului.**

Amendamentul 180

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – punctul pb (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pb) **măsuri prin care se asigură că conexiunea la rețea și capacitatea de energie electrică țin cont de numărul grupurilor de încărcare care pot fi**

preconizate în viitor, ca urmare a numărului tot mai mare de vehicule electrice din parcul auto.

Amendamentul 181

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pc) măsuri și investiții menite să susțină instalarea capacității de generare a energiei electrice în general și din surse regenerabile în special, pentru furnizarea de energie electrică la stațiile de reîncărcare și măsuri pentru producția de hidrogen și combustibili derivați din hidrogen pentru stațiile de realimentare cu combustibili din surse regenerabile, precum și capacitatea de generare a energiei electrice în aeroporturi și porturi, mai ales pe insule;

Amendamentul 182

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pd (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pd) un plan cuprinzător de investiții și finanțare care să stabilească investițiile necesare pentru a atinge obiectivele stabilite în cadrul național de politică și care să includă și infrastructurile conexe;

Amendamentul 183

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera pe (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(pe) un plan de realizare a conexiunilor la rețea și a capacității, inclusiv a energiei electrice furnizate de la

rețeaua terestră în porturile maritime.

Amendamentul 184

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Fără a aduce atingere prevederilor de la alineatul (1) și înainte de termenul stabilit la acesta, statele membre sunt invitate să prezinte cadrele naționale de politică preliminară pentru a asigura dezvoltarea și instalarea rapidă și fără obstacole a infrastructurii. Când un stat membru decide să prezinte un cadru național de politică preliminar, Comisia evaluează cadrul național de politică preliminar și emite recomandări nu mai târziu de șase luni de la prezentarea cadrelor naționale de politică preliminară.

Amendamentul 185

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 186

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Statele membre încurajează

investițiile în capacitatea și inteligența rețelor de distribuție pentru a susține electrificarea mobilității, promovând în același timp integrarea sistemelor și a energiei din surse regenerabile și eficiența energetică. Pentru a sprijini investitorii în infrastructura de reîncărcare și de rețea, statele membre elaborează programe de investiții, în consultare cu toate părțile interesate, cu operatorii de sistem de distribuție implicați și cu autoritatea de reglementare, care să ia în considerare unde este cel mai necesar să se aducă îmbunătățiri capacității rețelei în vederea dezvoltării infrastructurii de reîncărcare, precum și modul în care această dezvoltare este adaptată la rețea, astfel încât să permită realizarea obiectivelor multiple privind „eficiența energetică înainte de toate”, integrarea sistemelor energetice, inteligența, flexibilitatea, utilizarea sporită a energiei din surse regenerabile și securitatea energetică.

Amendamentul 187

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 188

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Statele membre evaluează și raportează, ca parte a cadrului lor național de politică, modul în care dispozițiile de la articolul 5 au fost puse în aplicare de operatorii punctelor de reîncărcare. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau măsurile adecvate pentru a se asigura că operatorii punctelor de reîncărcare respectă articolul 5.

Amendamentul 189

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. În cadrele lor de politici, statele membre iau în considerare disparitățile regionale și acordă atenție specială regiunilor mai puțin dezvoltate (la nivelul NUTS 2), îndeosebi celor al căror PIB regional (standardul puterii de cumpărare pe cap de locuitor, exprimat în % din UE 27) este mai mic de 50.

Amendamentul 190

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Acolo unde este necesar, statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament. În special, statele membre cooperează în ceea ce privește strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și

4. Statele membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament. *Coordonatorii europeni, în conformitate cu articolul 45 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, sunt consultați în mod activ.* În special, statele

instalarea infrastructurii corespunzătoare **în transportul naval**. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

membre cooperează în ceea ce privește strategiile de utilizare a combustibililor alternativi și instalarea infrastructurii corespunzătoare. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.

Amendamentul 191

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu țările candidate la aderarea la UE, și cu acele țări terțe în care se află coridoare de tranzit care conectează statele membre.

Amendamentul 192

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

5. Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să **fie aliniate la obiectivele climatice, pentru a evita crearea de active depreciate, și să** respecte normele relevante privind ajutoarele de stat din TFUE.

Amendamentul 193

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 7 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7. Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică și poate emite recomandări pentru un stat membru în termen de cel mult șase luni de la prezentarea proiectelor de cadre naționale

7. Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică **în consultare cu coordonatorul TEN-T responsabil în domeniu, dacă este necesar,** și poate emite recomandări pentru un stat membru în

de politică menționate la alineatul (1).
Aceste recomandări pot viza în special:

termen de cel mult șase luni de la
prezentarea proiectelor de cadre naționale
de politică menționate la alineatul (1).
Aceste recomandări pot viza în special:

Amendamentul 194

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 7 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) nivelul de ambiție al țintelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12;

Amendamentul

(a) nivelul de ambiție al țintelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** și **12a**;

Amendamentul 195

Propunere de regulament Articolul 13 – paragraful 7 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) politicile și măsurile referitoare la obiectivele și țintele statelor membre **și la distribuția lor geografică între regiunile din statul membru.**

Amendamentul 196

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie **2027** și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică.

Amendamentul

1. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, pentru prima dată până la 1 ianuarie **2025** și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică.

Amendamentul 197

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, **în colaborare cu operatorii sistemului de distribuție**, cel târziu până la 30 iunie [2024] și, ulterior, periodic, **o dată la doi ani**, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, **inteligente, bidireționale și cu orice putere de ieșire**, publice sau private, și să ofere recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. Aceasta **acoperă stabilirea prețurilor și alte aspecte relevante pentru consumatori în conformitate cu articolul 13 și** trebuie pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și **modul de operare în conformitate cu normele de la articolul 33 din Directiva (UE) 2019/9441a și** le includ în **cadrul național de politică menționat la articolul 13 din prezentul regulament și în** raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1) **al prezentului articol**. Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944. **Operatorii sistemului de transport și**

distribuție asigură coerența între planificarea infrastructurii de reîncărcare și planificarea rețelei respective în ceea ce privește puterea care urmează să fie instalată și amplasarea grupurilor de reîncărcare.

Amendamentul 198

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 199

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Comisia adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) la șase luni de la data menționată la articolul 24. Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

Amendamentul 200

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 – introducere

Textul propus de Comisie

La **un an** de la prezentarea de către statele membre a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea sa cu privire la rapoartele referitoare la progresele înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

Amendamentul 201

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul 202

Amendamentul

5. Comisia **oferă asistență tehnică și consultanță autorităților naționale vizate** și adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) la șase luni de la data menționată la articolul 24. Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.

Amendamentul

La **șase luni** de la prezentarea de către statele membre a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea sa cu privire la rapoartele referitoare la progresele înregistrate în temeiul articolului 14 alineatul (1). Această evaluare cuprinde o evaluare a:

Amendamentul

(ba) aspectelor relevante pentru consumatori în temeiul articolelor 13 și 14;

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) necesității de a adapta și/sau de a modifica obiectivele obligatorii existente sau de a stabili noi obiective, din cauza unor evoluții neașteptate și/sau a inovațiilor tehnologice;

Amendamentul 203

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bc) utilizării și viabilității economice pe termen lung a infrastructurii disponibile și a cererii viitoare preconizate pentru această infrastructură;

Amendamentul 204

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bd) impactului asupra emisiilor de gaze cu efect de seră și asupra modelelor de transport ca urmare a introducerii regulamentului.

Amendamentul 205

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare **situate pe rețeaua**

(c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare;

centrală TEN-T și pe rețeaua globală TEN-T;

Amendamentul 206

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică *a* aeronavelor **staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;**

Amendamentul

(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică **din aeroporturi, numărul punctelor de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen dedicate** aeronavelor, **precum și al punctelor de reîncărcare cu energie electrică și/sau al altor puncte de reîncărcare cu combustibili alternativi** din surse regenerabile pentru vehiculele de la sol;

Amendamentul 207

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 208

Propunere de regulament Articolul 15 – paragraful 4 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi în porturile maritime și interioare situate pe rețeaua centrală și pe cea globală TEN-T;

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 209

Propunere de regulament Articolul 15 – paragraful 4 – litera i

Textul propus de Comisie

(i) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi **în aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;**

Amendamentul

(i) punctele de realimentare și de reîncărcare cu alți combustibili alternativi **sustenabili în aeroporturi;**

Amendamentul 210

Propunere de regulament Articolul 15 – paragraful 4 – litera j

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(j) punctele de realimentare și de reîncărcare pentru transportul feroviar **și transportul în comun;**

Amendamentul 211

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 212

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Până la data de 28 februarie a anului următor intrării în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, în fiecare an până la aceeași dată, statele

Amendamentul

1. Până la data de 28 februarie a anului următor intrării în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, în fiecare an până la aceeași dată, statele

membre raportează Comisiei puterea totală cumulată de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului și numărul de vehicule electrice pe bază de baterii și de vehicule electrice hibride reîncărcabile înregistrate utilizate pe teritoriul lor la data de 31 decembrie a anului precedent, în conformitate cu cerințele din anexa III.

membre raportează Comisiei puterea totală cumulată de reîncărcare, ***defalcată pe puncte de reîncărcare normală, inteligentă și bidirecțională***, numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului și numărul de vehicule electrice pe bază de baterii și de vehicule electrice hibride reîncărcabile înregistrate utilizate pe teritoriul lor la data de 31 decembrie a anului precedent, în conformitate cu cerințele din anexa III.

Amendamentul 213

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia ***poate*** emite o constatare în acest sens și poate solicita statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză notifică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le pune în aplicare pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

Amendamentul

2. În cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu își îndeplinească obiectivele naționale menționate la articolul 3 alineatul (1), Comisia emite o constatare în acest sens și poate solicita statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză notifică Comisiei măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor stabilite la articolul 3 alineatul (1). Măsurile corective presupun acțiuni suplimentare pe care statul membru le pune în aplicare pentru a îndeplini obiectivele stabilite la articolul 3 alineatul (1), precum și un calendar clar al acțiunilor care să permită evaluarea progreselor anuale în direcția îndeplinirii obiectivelor respective. În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport privind progresele înregistrate menționat la articolul 14 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.

Amendamentul 214

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Parlamentul European este informat în mod corespunzător de către Comisia Europeană cu privire la măsurile luate în conformitate cu alineatul (2).

Amendamentul 215

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Se pun la dispoziție informații privind capacitatea teoretică maximă de putere pe care o poate accepta fiecare vehicul electric în timpul reîncărcării. Aceste informații trebuie puse la dispoziție în manualele de utilizare a autovehiculelor, la bordul autovehiculelor și la comercianții de autovehicule de pe teritoriul acestora. În acest scop, Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE cel târziu la un an de la data menționată la articolul 24 din prezentul regulament.

Amendamentul 216

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Dacă este cazul și în special în ceea ce privește energia electrică și hidrogenul, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, comparația dintre prețurile pe unitate relevante trebuie afișată în scop informativ

3. Dacă este cazul și în special în ceea ce privește energia electrică și hidrogenul, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, comparația dintre prețurile pe unitate relevante trebuie afișată în scop informativ

respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar al combustibililor alternativi menționată la punctul 9.3 din anexa II.

la prețul curent pe kWh pentru reîncărcare, respectând metodologia comună pentru compararea prețului unitar al combustibililor alternativi menționată la punctul 9.3 din anexa II.

Amendamentul 217

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Operatorii de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului sau, în conformitate cu acordul dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi exploatată de aceștia și permit accesibilitatea acestor date în mod gratuit prin punctele de acces naționale ***și un punct unic de acces european, asigurând totodată un nivel adecvat de securitate cibernetică și de protecție a datelor cu caracter personal***. Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:

Amendamentul 218

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 219

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul ia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) numărul de încărcătoare inteligente, inclusiv de încărcătoare V1G și V2G;

Amendamentul 220

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) accesibilitatea pentru vehiculele grele, inclusiv restricțiile privind înălțimea, lungimea și lățimea punctelor de reîncărcare și de realimentare;

Amendamentul 221

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) tipul conectorului;

(ii) tipul conectorului **sau informații privind capacitatea „adu-ți propria tehnologie”;**

Amendamentul 222

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);

(i) starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune), **procentul de funcționare și operațiunile de întreținere;**

Amendamentul 223

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz);

Amendamentul

(ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz),
rata de disponibilitate pe perioada de timp relevantă (zile/ore);

Amendamentul 224

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iii

Textul propus de Comisie

(iii) prețul ad-hoc.

Amendamentul

(iii) prețul ad-hoc ***și orice eventuală taxă suplimentară,***

Amendamentul 225

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iii a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiia) activarea pentru încărcare bidirecțională (da/nu);

Amendamentul 226

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iii b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiib) procentul de energie electrică din surse regenerabile și conținutul de emisii de gaze cu efect de seră al energiei electrice furnizate la punctele de reîncărcare, după caz.

Amendamentul 227

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iii c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiic) dacă este cazul, termenul de parcare și, dacă este cazul, tariful pentru parcare;

Amendamentul 228

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iii d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiid) opțiuni de plată;

Amendamentul 229

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera c – punctul iii e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiie) existența unui sistem de rezervări.

Amendamentul 230

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Datele dinamice menționate la litera (c) primul paragraf de la prezentul alineat ar trebui transmise cu exactitate și în timp real, la intervale de cel mult o oră, cu previziuni, acolo unde sunt disponibile.

Amendamentul 231

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

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

Amendamentul 232

**Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

3a. Statele membre asigură un nivel ridicat de securitate cibernetică, de protecție a datelor și de securitate, în special în ceea ce privește procesele de autentificare, facturare și plată, de-a lungul lanțului de aprovizionare și pentru operatorul infrastructurii, punând în aplicare și asigurând respectarea legislației europene relevante, cum ar fi cea referitoare la protecția datelor cu

caracter personal și la securitatea cibernetică.

Amendamentul 233

Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Statele membre se asigură că infrastructura de reîncărcare pentru transport respectă cerințele privind securitatea cibernetică, inclusiv obligațiile suplimentare în materie de raportare și de securitate, conform [Directivei privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148]^{1a}

^{1a} Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148, COM(2020)0823.

Amendamentul 234

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 235

Propunere de regulament
Articolul 19 – alineatul 7 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) modificării anexei II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.

Amendamentul

(b) modificării anexei II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă, **la șase luni de la adoptarea lor din punct de vedere tehnic.**

Amendamentul 236

Propunere de regulament

Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 18 și 19 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la data specificată la articolul 24. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. ***Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.***

Amendamentul

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 18 și 19 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la data specificată la articolul 24. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani.

Amendamentul 237

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 238

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Comisia monitorizează progresele înregistrate cu privire la punerea în aplicare a regulamentului. Până la 31 decembrie 2026, Comisia examinează prezentul regulament, **acordând o atenție deosebită gradului de adecvare a obiectivelor și cerințelor privind infrastructura stabilite în prezentul regulament.**

Amendamentul 239

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În acest scop, Comisia evaluează dacă sunt necesare noi obiective pentru infrastructura pentru combustibili din surse regenerabile pentru nave și aeronave, precum și pentru alți combustibili de transport pe bază de gaze, ținând seama și de posibilitatea sustenabilă din punct de vedere tehnic, ecologic și economic, de nevoile reale ale pieței și de evoluțiile recente.

Amendamentul 240

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. În cazul în care constată că una sau mai multe dispoziții nu mai sunt adecvate, de exemplu pentru că au apărut noi tehnologii, Comisia prezintă o

propunere de modificare a prezentului regulament de stabilire a unor obiective de instalare a infrastructurii alternative, proporționale cu adoptarea de noi combustibili alternativi neutri din punct de vedere climatic.

Amendamentul 241

**Propunere de regulament
Articolul 22 – paragraful 1 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Comisia revizuieste, după caz, obiectivele stabilite în prezentul regulament pentru infrastructura de reîncărcare cu energie electrică destinată vehiculelor ușoare și grele pentru a le alinia la noile cerințe stabilite în regulamentele actualizate referitoare la standardele privind emisiile de CO2 pentru vehiculele ușoare și grele.

Amendamentul 242

**Propunere de regulament
Articolul 22 – paragraful 1 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În sprijinul acestei revizui, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, la doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, un raport privind maturitatea tehnologică a sistemelor de propulsie esențiale cu emisii reduse și cu emisii zero de dioxid de carbon, a combustibililor și a infrastructurii specifice.

Amendamentul 243

**Propunere de regulament
Articolul 22 – paragraful 1 e (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Comisia ia în considerare, ca parte a evaluării, posibile modificări ale prezentului regulament în ceea ce privește simplificarea reglementării. Comisia și autoritățile competente din statele membre se adaptează în permanență la cele mai bune practici în materie de proceduri administrative și iau toate măsurile de simplificare a aplicării prezentului regulament, menținând sarcinile administrative la un nivel minim.

Amendamentul 244

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 1 ianuarie 2026 și o dată la trei ani ulterior, rezultatele unei evaluări privind funcționarea prezentului regulament, punând accentul pe efectele prezentului regulament asupra funcționării pieței unice, asupra competitivității sectoarelor afectate și asupra amplitudinii relocării emisiilor de dioxid de carbon.

Amendamentul 245

Propunere de regulament Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) obiective pentru data de 31 decembrie 2025, 2030 și 2035 pentru:

(b) obiective pentru data de 31 decembrie 2025, **2027**, 2030 și 2035 pentru:

Amendamentul 246

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 8

Textul propus de Comisie

– alimentarea cu energie electrică de la mal **în porturile maritime ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T**, inclusiv amplasarea exactă (portul) și capacitatea fiecărei instalații din port;

Amendamentul

– alimentarea cu energie electrică de la mal, **reîncărcarea cu energie electrică și realimentarea cu hidrogen în porturile maritime**, inclusiv **capacitatea rețelei**, amplasarea exactă (portul) și capacitatea fiecărei instalații din port;

Amendamentul 247

Propunere de regulament

Anexa 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 9

Textul propus de Comisie

– alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile de pe căile navigabile interioare ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea;

Amendamentul

– alimentarea cu energie electrică de la mal, **reîncărcarea electrică și realimentarea cu hidrogen** în porturile de pe căile navigabile interioare ale rețelei globale TEN-T și centrale TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea;

Amendamentul 248

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 10

Textul propus de Comisie

– alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, **numărul de instalații** pentru **fiecare aeroport** din **rețeaua centrală TEN-T și globală TEN-T**;

Amendamentul

– alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, **încărcarea cu energie electrică și/sau alte puncte de realimentare cu combustibili alternativi din surse regenerabile** pentru **vehiculele de la sol** din **aeroporturi**, **numărul de instalații pentru fiecare aeroport**;

Amendamentul 249

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera b – liniuța 11 a (nouă)

- **informațiile cu privire la stațiile de reîncărcare de la liniuțele 1-4 sunt defalcate în funcție de capacitatea de încărcare care poate fi normală, inteligentă și bidirecțională;**

Amendamentul 250

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie

2. ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la punctul 1 litera (b), raportarea utilizării infrastructurii respective;

Amendamentul

2. ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la punctul 1 litera (b), raportarea utilizării infrastructurii respective **și cererea viitoare preconizată privind această infrastructură;**

Amendamentul 251

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 3 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

- nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare, buncherajul GNL în porturile maritime ale rețelei centrale TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi din porturi, alimentarea cu energie electrică **a aeronavelor staționare**, precum și pentru punctele de realimentare cu hidrogen și **punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru trenuri;**

Amendamentul

- nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport, în special pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare, buncherajul GNL în porturile maritime ale rețelei centrale TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi din porturi, alimentarea cu energie electrică, **reîncărcarea cu energie electrică și realimentarea cu hidrogen în aeroporturi**, precum și pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen **pentru trenuri și**

*pentru fișele de alimentare de tip casnic
pentru reîncărcarea bicicletelor electrice;*

Amendamentul 252

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 3 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

– instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane;

Amendamentul

– instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane **și în nodurile de transport multimodale;**

Amendamentul 253

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 5 – liniuța 1 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **măsuri pentru a asigura că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, în special transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile clienților vulnerabili și celor expuși riscului de sărăcie energetică sau afectați deja de aceasta;**

Amendamentul 254

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. explicarea modului în care principiul „eficiența energetică înainte de toate” a fost luat în considerare în cea mai mare măsură pentru proiecțiile privind utilizarea vehiculelor, pentru stabilirea de obiective, pentru estimarea ratelor de utilizare, pentru dezvoltarea și punerea în aplicare a măsurilor de politică prin care se sprijină cadrul

Amendamentul 255

Propunere de regulament Anexa II – partea 1 – punctul 1.1

Textul propus de Comisie

1.1. Puncte de reîncărcare cu putere normală pentru autovehicule: punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de putere normală pentru vehicule electrice trebuie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017.

Amendamentul

1.1. Puncte de reîncărcare cu putere normală pentru autovehicule: punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de putere normală pentru vehicule electrice trebuie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017, **și cu o fișă de alimentare de tip casnic pentru bicicletele electrice.**

Amendamentul 256 Propunere de regulament

Propunere de regulament Anexa II – partea 4 – punctul 4.1

Textul propus de Comisie

4.1. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor maritime, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, trebuie să respecte specificațiile tehnice ale standardului IEC/IEEE 80005-1:2019, pentru conexiunile de înaltă și, respectiv, de joasă tensiune de la mal.

Amendamentul

4.1. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor maritime, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, trebuie să respecte specificațiile tehnice ale standardului IEC/IEEE 80005-1:2019, pentru conexiunile de înaltă și, respectiv, de joasă tensiune de la mal. ***Navele ar trebui să prevadă și să se adapteze la aceste standarde atunci când planifică și investesc în OPS la bord, inclusiv în ceea ce privește tensiunea, frecvența electrică și transformatorul reductor la bord, dacă este necesar, evitând incompatibilitățile.***

Amendamentul 257

Propunere de regulament Anexa II – partea 4 – punctul 4.2

Textul propus de Comisie

4.2. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor de navigație interioară trebuie să respecte Regulamentul delegat (UE) 2019/1745 al Comisiei.

Amendamentul

4.2. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor de navigație interioară trebuie să respecte Regulamentul delegat (UE) 2019/1745 al Comisiei **și specificațiile tehnice din standardul IEC/IEEE PAS 80005-3:2014(E).**

Amendamentul 258

Propunere de regulament Anexa II – partea 4 – punctul 4.5

Textul propus de Comisie

4.5. Specificații tehnice pentru interfața de comunicare port-rețea la alimentarea automată cu energie electrică la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele maritime.

Amendamentul

4.5. Specificații tehnice pentru interfața de comunicare port-rețea la alimentarea automată cu energie electrică la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele maritime, **împreună cu specificații tehnice pentru OPS instalate la bordul navelor, inclusiv standardizarea frecvenței și a tensiunii, dacă este cazul.**

Amendamentul 259

Propunere de regulament Anexa II – partea 4 – punctul 4.7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4.7a. Specificații tehnice pentru amplasarea prizelor și sistemul de gestionare a cablurilor (inclusiv lungime și amplasare) la bordul navelor, dacă este cazul.

Amendamentul 260

Propunere de regulament Anexa II – partea 9 – punctul 9.3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Metodologia comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi prevăzută în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei.

Prețul actualizat per kWh pentru reîncărcarea cu energie electrică.

Amendamentul 261

Propunere de regulament Anexa III – punctul 3 – liniuța 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- numărul de stații care nu sunt operaționale în **50** % din zilele disponibile într-un anumit an.

– numărul de stații care nu sunt operaționale în **98** % din zilele disponibile într-un anumit an.

Amendamentul 262

Propunere de regulament Anexa III – punctul 3 – liniuța 4 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **numărul de puncte de reîncărcare bidirecțională pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2.**

ANNEX: LIST OF ENTITIES OR PERSONS FROM WHOM THE RAPPOREUR HAS RECEIVED INPUT

The following list is drawn up on a purely voluntary basis under the exclusive responsibility of the rapporteur. The rapporteur has received input from the following entities or persons in the preparation of the opinion, until the adoption thereof in committee:

Entity and/or person
ACEA
Airlines for Europe
BEUC - European Consumer Organisation
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Clean Air Task Force
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
ECI - European Copper Institute
EDF- Environmental Defense Fund
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association
European Commission: DG TRAN, DG ENER, DG ENVI
European Climate Foundation
European Community's Ship-owners Association ECSO
European Cyclists' Federation ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Friends of the Earth Europe
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE - The European Rail Industry
VDR German Shipowners' Association
Vzvb - Verbraucherzentrale Bundesverband
Word Shipping Council

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și abrogarea Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului
Referințe	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 13.9.2021
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Michael Bloss 30.9.2021
Examinare în comisie	26.1.2022
Data adoptării	20.4.2022
Rezultatul votului final	+ : 59 - : 9 0 : 8
Membri titulari prezenți la votul final	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Membri supleanți prezenți la votul final	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Lukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

2.5.2022

AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Raportor pentru aviz: Bronis Ropè

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

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

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

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

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

pentru a sprijini investițiile în inovare și implementare, în special în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate.

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

AMENDAMENTE

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

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

corespunzător.

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

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

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

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

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

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

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁷

Amendamentul

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

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

(3) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ și Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁷

stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și, prin urmare, să creeze o cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare.

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele **privind utilizarea combustibililor pentru combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile** se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, **sunt necesare** investiții pentru alimentarea

stabilesc deja standarde de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, precum și pentru anumite vehicule grele. Aceste instrumente ar trebui să accelereze adoptarea în special a vehiculelor cu emisii zero și, prin urmare, să creeze cerere pentru infrastructura de reîncărcare și de realimentare **în toate statele și regiunile membre ale UE.**

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

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

Amendamentul

(4) Inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației⁴⁸ și FuelEU în domeniul maritim⁴⁹ ar trebui să stimuleze producția și utilizarea combustibililor alternativi durabili în transportul aerian și maritim. Deși cerințele **impuse pentru utilizarea de biocombustibili avansați și de combustibili sintetici pentru aviație** se pot baza în mare măsură pe infrastructura de realimentare existentă, **este nevoie de** investiții pentru

cu energie electrică a aeronavelor staționare. Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țarm. Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor.

alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare *și a vehiculelor electrice de la sol, dar și pentru reîncărcarea și realimentarea aeronavelor, când vor apărea tehnologii cu emisii zero pentru aviație, precum aeronavele propulsate cu electricitate sau hidrogen din surse regenerabile.* Inițiativa FuelEU în domeniul maritim stabilește cerințe, în special pentru utilizarea energiei electrice la mal, care pot fi îndeplinite numai dacă în porturile TEN-T este instalat un număr adecvat de infrastructuri de alimentare cu energie electrică la țarm. *Când se vor dezvolta tehnologii pentru nave alimentate cu amoniac și hidrogen din surse regenerabile, o să fie nevoie de infrastructura de alimentare asociată.* Totuși, aceste inițiative nu conțin dispoziții privind infrastructura necesară pentru combustibili, care reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivelor. *În plus, infrastructura pentru umplerea buncerelor navelor cu combustibil din surse regenerabile ar trebui să beneficieze de o atenție specială în toate porturile din Europa, cu scopul de a accelera decarbonizarea navelor.*

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Pentru a asigura un cadru legislativ coerent pentru utilizarea și introducerea pe scară largă a combustibililor alternativi, prezentul regulament ar trebui aliniat la ReFuelEU în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim, la versiunea revizuită

a Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi, la Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele și revizuirile sale ulterioare, precum și la versiunea revizuită a Directivei 2003/96/CE (Directiva privind impozitarea energiei).

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(5) Prin urmare, toate modurile de transport ar trebui **reglementate** într-un singur instrument, care să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi, **creșterea cotei lor de piață și în special accesibilitatea lor ca preț**. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero se află în stadii diferite de maturitate **de la un mod** de transport și **de la un stat membru la altul, cu diferențe și între regiuni**. În special, în sectorul rutier, se **adoptă tot mai multe vehicule** electrice pe bază de baterii și **autoturisme și vehicule comerciale ușoare** electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen sunt **și ele** disponibile pe piață, **deși într-o măsură mai mică**. În plus, **în prezent încep să se folosească** nave mai mici pe bază de hidrogen și de baterii electrice, precum și trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen în diferite proiecte și operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval, **precum și transportul rutier cu vehicule grele** continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât soluțiile de propulsie cu emisii zero și cu emisii scăzute **intră** pe piață **anevoios** și, în sectorul aviației **mai ales** chiar și mai **lent**, iar **utilizarea**

traietorie clară de decarbonizare care este în **conformitate** cu obiectivul pe termen lung **al neutralității climatice** în Uniune, **necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile** sau **înlocuirea acestora** cu combustibili din surse regenerabile, **cum ar fi** biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

comercială deplină o să ia timp. Uniunea ar trebui să își intensifice eforturile de eliminare treptată a combustibililor fosili gazoși sau lichizi și de a promova alternative din surse regenerabile, iar utilizarea combustibililor fosili ar trebui să fie posibilă numai dacă este integrată clar într-o traiectorie clară de decarbonizare care este în **pas** cu obiectivul pe termen lung **de a atinge neutralitatea climatică** în Uniune **cel mai târziu până în 2050, ceea ce presupune că ei vor trebui amestecați sau înlocuiți mai mult** cu combustibili din surse regenerabile, **ca** biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) *Astfel* de biocombustibili și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din **diferite materii prime** și **pot fi** amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. **Aceștia** pot fi practic **utilizați în** tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați **împreună cu** infrastructura existentă sau, **dacă este necesar, cu o infrastructură de același tip.**

Amendamentul

(6) **Pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, astfel** de biocombustibili și combustibili sintetici, care înlocuiesc motorina, benzina și combustibilii pentru avioane, pot fi produși din **surse regenerabile** și amestecați cu combustibili fosili la rate de amestec foarte mari. **Acest lucru este important pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, în special în sectoarele aviației și transportului maritim. Acești combustibili** pot fi practic **folosiți cu** tehnologia actuală a vehiculelor, cu adaptări minore. **GNL din surse biologice ar putea fi utilizat pentru transportul greu, atât rutier, cât și maritim, numai pe o perioadă de tranziție, ținând seama de piața națională, de datele despre cota de trafic și de previziunile de piață.** Metanolul poate fi de asemenea utilizat pentru navigația interioară și transporturile maritime pe distanțe scurte. Combustibilii sintetici și parafinici au potențialul de a reduce utilizarea surselor de petrol la furnizarea de energie pentru transporturi. Toți acești combustibili pot fi distribuiți, stocați și utilizați **folosind** infrastructura existentă sau **construind și dând în folosință infrastructuri noi.**

Amendamentul 9

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 8

Amendamentul

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

Textul propus de Comisie

(8) În sectorul transportului rutier greu, camioanele cu GNL sunt pe deplin mature. Pe de o parte, scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și a Planului privind obiectivul climatic, precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se preconizează că vehiculele alimentate cu GPL și GNC pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de *transmisie* cu emisii zero și, prin urmare, ***este considerată necesară doar o politică specifică limitată*** pentru ***instalarea infrastructurii*** GNL care ***poate*** furniza, ***de asemenea***, combustibili decarbonizați, pentru a ***elimina lacunele*** rămase în rețelele principale.

Amendamentul

(8) În sectorul transportului rutier greu, camioanele cu GNL sunt pe deplin mature. Pe de o parte, scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și a Planului privind obiectivul climatic, precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi. În plus, se preconizează că vehiculele alimentate cu GPL și ***gaz natural comprimat (GNC)*** pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de ***propulsie*** cu emisii zero și, prin urmare, ***se consideră că nu va fi nevoie decât de măsuri specifice limitate*** pentru ***a instala infrastructură pentru*** GNL care ***să poată*** furniza și combustibili decarbonizați, pentru a ***deservi zonele neacoperite*** rămase în rețelele principale, ținând cont de piața națională, de datele despre cota de trafic și de previziunile privind evoluția pieței. ***Cum piața de vehiculele grele decarbonizate este încă în curs de dezvoltare, ar trebui să se stimuleze o varietate de tehnologii alternative, inclusiv prin planificarea și adaptarea infrastructurii, ținând seama totodată de cotele de piață și de datele de trafic.***

Amendamentul 12

Propunere de regulament

Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare ***a fost inegală la nivelul Uniunii. Continuarea distribuției***

Amendamentul

(9) Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare ***s-a făcut inegal de la stat membru al UE la altul și de la o***

*inegale ar pune în pericol adoptarea unor astfel de vehicule, limitând conectivitatea în întreaga Uniune. **Persistența divergențelor** în ceea ce privește ambițiile și abordările politice **la nivel național nu va crea** certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări **de politică** și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să **asigure faptul că utilizarea vehiculelor** în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri **suficiente** de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală **a punctelor** de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.*

*regiune la alta. Dacă distribuția continuă să fie inegală, oamenii nu se vor înghesui să adopte astfel de vehicule, inclusiv în zonele slab populate și îndepărtate, exacerbând astfel disparitățile teritoriale și limitând conectivitatea în Uniune și între regiuni. **Divergențele care persistă la nivel național și regional** în ceea ce privește ambițiile și abordările politice **nu sunt de natură să ofere** certitudinea pe termen lung necesară pentru investiții substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări **pentru politici** și să completeze cadrele naționale de politică. Această abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), **împreună cu o abordare bazată pe raza de acoperire, luând în considerare nevoia de flexibilitate în zonele cu densitate mică a populației și îndepărtate**. Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să **ofere siguranța că adoptarea acestor vehicule** în fiecare stat membru și **în fiecare regiune a UE** este corelată cu instalarea unei infrastructuri de reîncărcare **suficiente și** accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală **cu puncte** de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga **Uniune și să aducă beneficii socioeconomice pentru cetățenii și întreprinderile europene. Țintele bazate pe raza de acoperire ar trebui să țină cont pe de o parte de situația specifică a zonelor urbane și pe de altă parte de caracteristicile zonelor îndepărtate și cu densitate mică a populației, dar și de realitățile din fiecare stat membru. Aceste ținte ar trebui completate de noi infrastructuri de reîncărcare în toate regiunile, pentru a asigura o expansiune uniformă pe întreg teritoriul Uniunii,***

inclusiv în zonele slab populate și îndepărtate. Comisia ar trebui să asigure cooperarea cu țările terțe în care sunt situate coridoare de tranzit și cu țările candidate la aderarea la Uniune.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) Pentru a atinge obiectivul pentru climă este imperios necesar să se facă investiții în dezvoltare și cercetare, concomitent cu creșterea capacității de proiectare și de producție a bateriilor pentru vehicule în UE și reducerea dependenței de importurile non-UE în acest domeniu.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

reîncărcare în statele membre.

pentru **a pune în funcțiune diferite** tehnologii de reîncărcare în statele membre.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcurile publice sau parcurile supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este

Amendamentul

(17) Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe proprietăți publice sau private, cum ar fi parcurile publice sau parcurile supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului larg ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este

limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe proprietăți private, la care accesul este limitat la un cerc limitat și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare din clădirile de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, ***precum și stațiile de reîncărcare și de realimentare destinate flotelor de transport public*** nu ar trebui considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(20) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului⁵², permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Furnizând contorizarea energiei în timp real și informații exacte și transparente cu privire la costuri, acestea încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile ***energiei*** sunt ***scăzute***. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea sistemului de contorizare inteligentă pentru reîncărcarea

Amendamentul

(20) Sistemele de contorizare inteligentă, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2019/944 a Parlamentului European și a Consiliului⁵², permit obținerea în timp real a datelor necesare pentru a asigura stabilitatea rețelei și a încuraja utilizarea rațională a serviciilor de reîncărcare. Furnizând contorizarea energiei în timp real și informații exacte și transparente cu privire la costuri, acestea încurajează, în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente ***și reîncărcare bidirecțională***, reîncărcarea în perioadele în care cererea generală de energie electrică și prețurile ***la energie*** sunt ***mai mici***. Utilizarea sistemelor de contorizare inteligentă în combinație cu punctele de reîncărcare inteligente poate optimiza reîncărcarea, generând beneficii pentru sistemul de energie electrică și pentru utilizatorul final. Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea sistemului de

vehiculelor electrice la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, **atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere** tehnic și rezonabil **din punct de vedere** economic, și să **se asigure că** aceste sisteme **respectă** cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

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

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

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

contorizare inteligentă pentru reîncărcarea vehiculelor electrice la stațiile de reîncărcare accesibile publicului, **dacă este** fezabil tehnic și rezonabil economic, și să **vegheze ca** aceste sisteme **să respecte** cerințele prevăzute la articolul 20 din Directiva (UE) 2019/444.

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

Amendamentul

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

trebui, prin urmare, să accepte reîncărcarea inteligentă.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

acest punct de reîncărcare. Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu trebuie să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 66 din Directiva (UE) 2019/944.

acest punct de reîncărcare. Accesul furnizorilor de energie electrică din Uniune la punctele de reîncărcare nu trebuie să aducă atingere derogărilor în temeiul articolului 66 din Directiva (UE) 2019/944. ***Infrastructura pentru vehicule electrice și punctele de reîncărcare ar trebui să fie ușor accesibilă pentru persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă.***

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25) Apar noi servicii, în special în sprijinul utilizării vehiculelor electrice. Entitățile care oferă aceste servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial

(25) Apar noi servicii, în special în sprijinul utilizării vehiculelor electrice. Entitățile care oferă aceste servicii, cum ar fi furnizorii de servicii de mobilitate, ar trebui să poată funcționa în condiții de piață echitabile. În special, operatorii punctelor de reîncărcare nu ar trebui să acorde un tratament preferențial

nejustificat niciunuia dintre acești furnizori de servicii, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. Comisia ar trebui să monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

nejustificat niciunuia dintre acești furnizori de servicii, de exemplu printr-o diferențiere nejustificată a prețurilor care ar putea împiedica concurența și, în cele din urmă, ar putea conduce la prețuri mai mari pentru consumatori. **Autoritățile naționale de reglementare și** Comisia ar trebui să monitorizeze dezvoltarea pieței reîncărcărilor. La revizuirea regulamentului, Comisia va lua măsuri în cazul în care acest lucru va fi impus de evoluții ale pieței precum limitările serviciilor pentru utilizatorii finali sau practicile comerciale care pot limita concurența.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **există încă un anumit grad de**

(28) În stadiul incipient al introducerii pe piață, **nu se știe încă** cu **certitudine ce**

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

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie

fel de vehicule vor intra pe piață și *ce* tehnologii vor fi utilizate pe scară largă. Astfel cum s-a subliniat în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”⁵⁶, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus *să introducă* în masă *de la început vehicule* alimentate cu hidrogen. Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze *mai întâi* asupra acestui segment, permițând *totodată și* vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze hidrogen gazos la o presiune de *cel puțin* 700 bari. *La expansiunea* infrastructurii ar trebui să *se aibă în vedere și că pot apărea* noi tehnologii, de *pildă de alimentare cu hidrogen lichid*. În acest scop, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să furnizeze *și* hidrogen lichid, pe lângă hidrogenul gazos, la o presiune de 700 bari.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendamentul

(28a) Va fi important să se sprijine instalarea efectivă în statele membre a infrastructurii de realimentare cu hidrogen care este prevăzută. Acest lucru va necesita coordonarea între toate părțile

interesate, inclusiv între instituțiile europene, naționale și regionale, sindicate și industrie. Ar trebui să se apeleze și la inițiative ca întreprinderea comună pentru un hidrogen curat, instituită prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului pentru a facilita și a multiplica finanțarea privată și a atinge obiectivele relevante fixate în prezentul regulament.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 29

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 29

Propunere de regulament
Considerentul 30

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 30

Propunere de regulament
Considerentul 30 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

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

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

Amendamentul

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

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

Amendamentul 32

Propunere de regulament
Considerentul 32 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 33

Propunere de regulament
Considerentul 34

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

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

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

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 35

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

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

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 38

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

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

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 39

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Considerentul 40

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul

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

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 41

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 41 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

pentru a instala astfel de infrastructuri, statele membre și regiunile învecinate ar trebui să acorde o atenție deosebită zonelor transfrontaliere.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

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

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul

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

⁵⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 46

Textul propus de Comisie

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

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

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 52

Textul propus de Comisie

(52) În aplicarea prezentului regulament,

Amendamentul

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

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

(52) În aplicarea prezentului regulament,

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

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

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 54

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 45

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 46

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 47

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) „infrastructură pentru combustibili alternativi” înseamnă orice infrastructură care permite realimentarea sau încărcarea diferitelor tipuri de vehicule sau moduri de transport cu combustibili alternativi care pot contribui semnificativ la decarbonizarea și la îmbunătățirea performanței de mediu a

*sectorului transporturilor, excluzând
așadar combustibilii alternativi care pot fi
distribuiți, stocați și utilizați cu
infrastructura existentă, inclusiv cu
adaptări minore sau cu o infrastructură
de același fel.*

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 50

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 51

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 30

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 52

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 38 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 53

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 43 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 54

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 57

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 55

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 58

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană;

(58) „alimentarea cu energie electrică de la mal” la dană înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal printr-o interfață standardizată către navele maritime sau navele de navigație interioară în dană, printr-o instalație fixă, plutitoare sau mobilă;

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 59

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 57

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 58

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 1 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor

(a) pentru fiecare vehicul electric ușor

pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și

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

Amendamentul 62

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 63

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 64

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 65

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 2 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului **dacă ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule anticipat la nivelul statului membru este mai mică de 1 %; și**

Amendamentul 67

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 68

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 69

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bc) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin stații de reîncărcare accesibile publicului dacă în statul membru ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de vehicule

preconizate este între 5% și 7,5%; și

Amendamentul 70

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

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

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

- o pondere de 10 % a vehiculelor

*electrice în parcul total de vehicule
preconizat până la 31 decembrie 2030.*

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

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

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

Amendamentul 74

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

(ii) pe un drum existent, pe o rază de 60 km, în zonele slab populate și izolate. Statele membre pot pune la calcul grupurile de reîncărcare de la alineatele (4)-(7) din prezentul articol pentru a dovedi îndeplinirea obiectivului privind clusteretele.

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru

3. Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru

tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și **ale rețelei globale** TEN-T.

tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și, **dacă este fezabil economic, nici pentru cele din rețeaua globală** TEN-T.

Amendamentul 77

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Justificare

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

Amendamentul 78

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 79

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 80

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 3 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 3 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) până la 1 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o

Amendamentul

(ii) până la 1 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o

putere de ieșire de cel puțin **3500** kW și să includă cel puțin **două** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

putere de ieșire de cel puțin **5000** kW și să includă cel puțin **patru** stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o

(d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o

putere de ieșire cumulată de cel puțin **600** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **150** kW;

putere de ieșire cumulată de cel puțin **1400** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin **350** kW;

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera eb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 93

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 94

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 95

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2c. Comisia ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu cele care candidează la aderarea la UE și cu țările

terțe pe teritoriul cărora se află coridoare de tranzit care fac legătura între state membre.

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) **cititoare de carduri de plată;**

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

(i) cititoare de carduri de plată;

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

Amendamentul 100

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 101

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Cerințele prevăzute la **literele (a) și (b)** nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită

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

efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

plăți pentru serviciul de reîncărcare.

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Statele membre împuternicesc autoritățile naționale de reglementare să adopte măsuri prin care să se asigure că nu se produce o creștere a prețurilor datorată unor factori precum distanța față de următorul încărcător, nivelul de încărcare a bateriei, marca vehiculului sau participarea la un sistem de plăți bazate pe contract. Autoritățile naționale de reglementare monitorizează modul de stabilire a prețurilor și practicile producătorilor de vehicule și ale operatorilor punctelor de reîncărcare, au în vedere măsuri adecvate pentru a proteja concurența și consumatorii și prezintă periodic rapoarte Comisiei.

Amendamentul 104

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– *prețul pe minut;*

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 105

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

Amendamentul

6. Prețurile aplicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile aplicabile, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare și prețurile specifice sesiunii lor de reîncărcare prevăzute, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între componentele de preț percepute de operatorul punctului de reîncărcare, costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Nu se aplică niciun fel de tarife suplimentare, ***de exemplu pentru serviciile de calibrare, pentru pierderile de eficiență sau*** pentru serviciile de roaming electronic transfrontalier.

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 107

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 108

**Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 9**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

alternativi.

alternativi. ***Semnalizarea se pune și în punctul în care este instalată această infrastructură pentru combustibili alternativi.***

Amendamentul 109

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 110

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de **150** km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **450** km între ele.

Amendamentul

În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 2 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de **100** km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. Hidrogenul lichid trebuie pus la dispoziție la stații de realimentare accesibile publicului, amplasate la o distanță maximă de **400** km între ele.

Amendamentul 111

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, **inclusiv** cel puțin ***unul dintre următoarele:***

1. Începând cu data menționată la articolul 24, toți operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pe care aceștia le exploatează prevăd posibilitatea ca utilizatorii finali să realimenteze ad-hoc vehiculele cu ajutorul unui instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen se asigură că toate stațiile de realimentare cu hidrogen exploatare de ei acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, cel puțin ***cu carduri de plată.***

Amendamentul 113

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) cititoare de carduri de plată;

eliminat

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 117

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 118

Propunere de regulament
Articolul 11 – titlu

Textul propus de Comisie

Obiective privind aprovizionarea cu GNL în porturile maritime

Amendamentul

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

Amendamentul 119

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 120

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. În cazul în care aeroportul situat în rețeaua centrală TEN-T sau în rețeaua globală TEN-T se află pe o insulă care nu este conectată direct la rețeaua de energie electrică sau într-o regiune ultraperiferică, alineatul (1) nu se aplică înainte să se finalizeze o astfel de

conexiune sau înainte de a dispune de capacități suficiente generate la nivel local din surse de energie nepoluante sau dacă costurile sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 123

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 124

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 125

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) măsuri prin care să asigure că expansiunea punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, precum și opțiunile de transport pe bază de combustibili alternativi, în special

transportul în comun, sunt abordabile ca preț și accesibile pentru toți;

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 127

Propunere de regulament

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) măsuri prin care să asigure o densitate a infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă publicului, disponibilă la nivel național, proporțională cu densitatea populației și flota de vehicule alimentate cu combustibili alternativi în regiunea NUTS 3 respectivă.

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera n

Textul propus de Comisie

(n) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru furnizarea

Amendamentul

(n) un plan de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru furnizarea

de GNL și de energie electrică de la mal **în vederea utilizării** de către navele maritime, în special pentru hidrogen, amoniac și energie electrică;

de GNL și de energie electrică de la mal **care să fie utilizată** de către navele maritime, în special pentru **hidrogen, combustibili derivați din** hidrogen, amoniac și energie electrică;

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 133

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

fac legătura între statele membre.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 135

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 136

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 7 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 137

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 138

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic, ***la*** fiecare ***trei ani***, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, și să ofere

3. Autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru, ***în cooperare cu operatorii de sisteme de distribuție relevanți***, evaluează, ***în cooperare cu operatorii de sisteme de distribuție relevanți***, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, periodic, ***în*** fiecare ***an***, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile.

recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. ***Aceasta trebuie pusă*** la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

Evaluarea respectivă trebuie ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, publice sau private, și să ofere recomandări în ceea ce privește tipul, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. ***Ea tratează stabilirea prețurilor și alte aspecte relevante pentru consumatori în conformitate cu articolul 13 și se pune*** la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsurile corespunzătoare pentru instalarea de puncte de reîncărcare suplimentare și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1). Evaluarea și măsurile trebuie luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.

Amendamentul 139

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

înregistrate menționat la alineatul (1).

bidirecționale, atât în zonele publice, cât și în cele private, și le includ în raportul lor privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).

Amendamentul 140

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 141

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 142

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 143

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 4 – litera j

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 144

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 145

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 146

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 147

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 148

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) numărul de conectori;

Amendamentul

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

Amendamentul 149

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 2 – litera a – punctul iii

Textul propus de Comisie

(iii) numărul de locuri de parcare pentru

Amendamentul

(iii) numărul de locuri de parcare pentru

persoanele cu *handicap*;

persoanele cu *dizabilități și mobilitate redusă*;

Amendamentul 150

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 151

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

⁶⁷ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010

⁶⁷ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010

privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

Amendamentul 152

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 153

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 154

Propunere de regulament Articolul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 21a

Reducere normativă compensatorie
Comisia prezintă, cel târziu la un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și în concordanță cu comunicarea sa privind principiul numărului constant, propuneri de compensare a sarcinilor de reglementare

introduse prin prezentul regulament prin revizuirea sau eliminarea dispozițiilor din alte regulamente ale UE care generează costuri inutile de asigurare a conformității în sectoarele afectate.

Amendamentul 155

Propunere de regulament Articolul 22 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Revizuirea

Raportarea și revizuirea

Amendamentul 156

Propunere de regulament Articolul 22 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

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

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

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

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

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

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

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

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și abrogarea Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului		
Referințe	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)		
Data prezentării în PE	15.7.2021		
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021		
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	REGI 13.9.2021
Raportori Data numirii	Ismail Ertug 26.10.2021		
Examinare în comisie	1.12.2021	14.3.2022	19.4.2022
Data adoptării	3.10.2022		
Rezultatul votului final	+: –: 0:	36 2 6	
Membri titulari prezenți la votul final	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle		
Membri supleanți prezenți la votul final	Leila Chaibi, Nicola Danti, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn		
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Iuliu Winkler		
Data depunerii	4.10.2022		

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA COMPETENTĂ**

36	+
NI	Mario Furore
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

2	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier

6	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Annalisa Tardino

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri