Parlamentul European
2024-2029

Comisia pentru mediu, climă și siguranță alimentară
Comisia pentru transport și turism

2025/0421(COD)

23.6.2026

AMENDAMENTELE 252 - 537

Proiect de raport
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Vehiculele întreprinderilor nepoluante

Propunere de regulament
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Amendamentul 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,	(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

Or. en

Amendamentul 253
Li Andersson

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** în parcurile de vehicule ale	(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero în parcurile de vehicule ale întreprinderilor,

întreprinderilor, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

Or. en

Amendamentul 254
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității,	(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor ***și asigurarea unei mai mari accesibilități din perspectiva prețului a vehiculelor cu emisii zero***, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai

astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective***.*** ***În plus***, ***se subliniază că măsurile de politică planificate ar trebui să respecte pe deplin principiul subsidiarității și să lase suficientă flexibilitate în ceea ce privește opțiunile naționale și locale de punere în aplicare.***

Or. en

Justificare

Această clarificare este necesară pentru a se asigura faptul că, deși regulamentul stabilește obiective comune la nivelul Uniunii, statele membre au în continuare suficientă flexibilitate în conceperea și punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru atingerea acestora.

Amendamentul 255
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în	(20) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, promovând în același timp competitivitatea sectorului autovehiculelor din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, într-un mod care să asigure semnale de piață suficiente și clare pentru operatorii de parcuri de vehicule din întreaga UE, dar, având în vedere coerența cu instrumentele juridice de la nivelul UE care vizează producătorii de vehicule, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în

conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,	conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective ***și pentru a face ca vehiculele cu emisii zero să fie mai accesibile ca preț***,

Or. en

Amendamentul 256
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Având în vedere diversitatea structurilor de piață, a gradelor de pregătire a infrastructurii, a modelelor de leasing, a sistemelor de impozitare și a condițiilor operaționale din întreaga Uniune, decarbonizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor ar trebui să fie sprijinită în primul rând prin măsuri de facilitare, orientări, schimburi de bune practici și stimulente specifice, inclusiv infrastructură de reîncărcare și de realimentare accesibilă public, consolidarea rețelei și capacitatea rețelei, prețuri accesibile la energie, o capacitate suficientă de producție a vehiculelor, acces la soluții de finanțare și de leasing și condiții stabile privind valoarea reziduală. În absența unor astfel de condiții favorizante, țintele obligatorii riscă să creeze denaturări economice și operaționale disproporționate. În acest context, orientările Comisiei pot sprijini statele membre să identifice căile cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și fezabile din punct de vedere operațional către parcuri de vehicule mai curate ale întreprinderilor, menținând

totodată competitivitatea și evitând sarcinile administrative disproporționate.

Or. en

Justificare

Acest considerent reflectă nevoia de un cadru flexibil și proporțional, capabil să țină seama de diferitele circumstanțe naționale și să sprijine o tranziție pragmatică către parcuri de vehicule mai curate ale întreprinderilor.

Amendamentul 257
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Măsurile adoptate de statele membre ar trebui să evite crearea unor obligații de cumpărare de facto pentru întreprinderile individuale, inclusiv prin lanțuri de leasing, acorduri de subcontractare sau cerințe pentru acordarea de licențe.

Or. en

Justificare

Tranziția către parcuri de vehicule mai curate ale întreprinderilor ar trebui să mențină libertatea de afaceri și să evite obligațiile directe și indirecte disproporționate impuse operatorilor.

Amendamentul 258
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Considerentul 20 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20b) În conformitate cu principiile unei mai bune legiferări și cu obiectivele stabilite în Busola pentru competitivitate, acțiunea Uniunii în domeniul

decarbonizării parcurilor de vehicule ale întreprinderilor ar trebui să reducă la minimum sarcina administrativă inutilă, să mențină siguranța investițiilor și să evite costurile disproporționate de asigurare a conformității pentru întreprinderi, în special pentru IMM-uri.

Or. en

Justificare

Tranziția către parcuri de vehicule mai curate ale întreprinderilor ar trebui să rămână compatibilă cu obiectivele Uniunii în materie de competitivitate și cu necesitatea de a reduce sarcinile administrative și de reglementare excesive.

Amendamentul 259
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Considerentul 20 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20c) Măsurile adoptate de statele membre în temeiul prezentei directive nu ar trebui să aibă ca efect obligații directe sau indirecte de cumpărare impuse întreprinderilor individuale, inclusiv prin lanțuri de leasing, acorduri de subcontractare sau cerințe pentru acordarea de licențe.

Or. en

Justificare

Tranziția către parcuri de vehicule mai curate ale întreprinderilor ar trebui să mențină libertatea de afaceri și să evite obligațiile indirecte disproporționate impuse operatorilor.

Amendamentul 260
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 261
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește ***un cadru*** pentru ***creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru.*** Prezentul regulament nu ***împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase***.	Prezentul regulament stabilește ***condițiile în care statele membre pot lua măsuri în domeniul autovehiculelor*** pentru ***întreprinderi. Aceste măsuri trebuie să fie neutre tehnologic, proporționale și bazate pe ciclul de viață. Vehiculele nu trebuie clasificate drept curate, nici să beneficieze de un tratament normativ privilegiat doar pentru că nu produc gaze de eșapament. Criteriul determinant trebuie să fie o evaluare în toate etapele ciclului de viață: fabricația, obținerea materiilor prime, alimentarea cu energie sau combustibil, utilizarea, întreținerea, reciclarea și eliminarea*** Prezentul regulament nu ***trebuie aplicat de o asemenea manieră încât anumite tehnologii de propulsie să fie avantajate sau dezavantajate fără o evaluare completă pe tot ciclul de viață***.

Or. de

Justificare

Prezentul regulament trebuie să urmărească neutralitatea tehnologică și evaluarea pe tot ciclul de viață. Nu este suficient să se ghideze doar după logica gazelor de eșapament.

Amendamentul 262
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. ***Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari ***în fiecare stat membru***. ***Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.***	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute***, inclusiv a vehiculelor care utilizează combustibili sustenabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon,*** în cadrul Uniunii. ***Regulamentul impune statelor membre să prezinte strategii naționale care sprijină o creștere progresivă a ponderii acestor vehicule în rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari ***pe teritoriul lor***.

Or. en

Amendamentul 263
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru ***creșterea gradului de utilizare a*** vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii***. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în*** autoturismele și camionetele noi	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru ***sprijinirea utilizării*** vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute***, inclusiv a vehiculelor care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF),*** în cadrul Uniunii***, prin intermediul planurilor naționale adoptate de statele membre, în***

înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. ***Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.***	***ceea ce privește*** autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru.

Or. en

Amendamentul 264
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. ***Acesta*** stabilește obiective privind ***ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. ***Prezentul regulament*** nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	***Prezenta directivă*** stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute***, inclusiv a vehiculelor care utilizează combustibili sustenabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, acești combustibili fiind cei definiți în Directiva (UE) 2018/2001, care îndeplinesc criteriile prevăzute la articolele 29, 29a și 31 din directiva respectivă și în actele delegate conexe,*** în cadrul Uniunii. ***Aceasta*** stabilește obiective ***orientative*** privind ***creșterea treptată a ponderii acestor vehiculele în rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. ***Prezenta directivă*** nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

Or. en

Justificare

Acest amendament aliniază obiectul directivei la structura sa orientativă în ceea ce privește obiectivele, clarificând că directiva stabilește un cadru pentru a stimula o creștere progresivă a numărului de vehicule mai puțin poluante, mai degrabă decât să impună obligații de achiziție. Amendamentul clarifică, de asemenea, că vehiculele cu emisii scăzute ar trebui să cuprindă în mod corespunzător vehiculele care utilizează combustibili sustenabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, astfel cum sunt definiți în conformitate cu Directiva UE privind energia din surse regenerabile, în concordanță cu o abordare deschisă din punct de vedere tehnologic și cu obiectivul unei tranziții pragmatice.

Amendamentul 265
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească*** obiective ***mai ambițioase***.	***Comisia elaborează orientări fără caracter obligatoriu menite să sprijine utilizarea*** vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***Uniune, ținând seama de circumstanțele naționale, de gradul de pregătire a infrastructurii, de condițiile de piață și de realitățile operaționale din toate statele membre. Orientările respective ar trebui să sprijine schimbul de bune practici și să identifice măsuri de facilitare, inclusiv stimulente specifice, instalarea infrastructurii, pregătirea rețelei, soluții de finanțare și măsuri de sprijinire a competitivității întreprinderilor, în special a IMM-urilor. Statele membre ar trebui să aibă în continuare libertatea de a adopta măsuri și*** obiective ***naționale în conformitate cu circumstanțele lor naționale și cu prioritățile lor de politică***.

Or. en

Justificare

Având în vedere diferențele majore dintre statele membre în ceea ce privește infrastructura, impozitarea, modelele de leasing, condițiile economice și nevoile operaționale, un cadru fără caracter obligatoriu bazat pe orientările Comisiei, schimbul de bune practici și măsurile de facilitare ar fi mai proporțional decât o legislație obligatorie a Uniunii. Acesta ar respecta mai bine principiul subsidiarității, al proporționalității și al unei mai bune legiferări, limitând în același timp sarcinile și costurile, în special pentru IMM-uri.

Amendamentul 266
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru ***voluntar*** pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective ***voluntare*** privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru***. Regulamentul nu se aplică IMM-urilor în sensul Recomandării 2003/361/CE a Comisiei, societăților de leasing sau societăților de închiriere de vehicule***. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

Or. en

Amendamentul 267
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. ***Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.***	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective ***fără caracter obligatoriu*** privind ponderea vehiculelor ***noi*** cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru.

Or. en

Justificare

Dovezile arată că stimulentele și investițiile în infrastructură, și nu obiectivele, au propulsat statele membre ale UE cu cea mai rapidă rată de adoptare a vehiculelor electrice de către

întreprinderi. Prin urmare, prezenta propunere ar trebui să stabilească obiective ambiţioase, încurajând în acelaşi timp statele membre să elaboreze măsuri de promovare a adoptării vehiculelor electrice de către întreprinderi şi a adoptării vehiculelor electrice în sens mai larg.

Amendamentul 268
Markus Ferber

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. ***Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.***	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective ***fără caracter obligatoriu*** privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în ***rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. *(Această modificare se aplică întregului text legislativ supus examinării; adoptarea sa impune adaptări tehnice în întregul text.)*

Or. en

Amendamentul 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele*** noi	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***în rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în

înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

Următoarele grupuri de vehicule sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament și din obiectivele stabilite la articolul 3:

(a) vehiculele utilizate în scopul de a menține sănătatea, siguranța și ordinea publică, de a ține în funcțiune sau a restabili servicii esențiale furnizate de întreprinderi mari, inclusiv prin furnizarea de asistență imediată în timpul situațiilor de urgență naturale sau provocate de om sau al perturbărilor serviciilor, ca, de exemplu, vehicule de poliție, ambulanțe, vehicule de protecție civilă și de salvare, vehicule de intervenție sau de pompieri;

(b) vehiculele din categoria M1 care au fost special proiectate sau modificate astfel încât să găzduiască una sau mai multe persoane în scaune cu rotile în timpul deplasării pe drumurile publice;

(c) vehiculele care au fost proiectate și construite pentru sarcini sau lucrări specifice și care, prin felul în care au fost proiectate, nu sunt adecvate pentru transportul de persoane sau de mărfuri, inclusiv vehiculele adaptate în mod specific pentru prestarea de servicii esențiale de interes public, în special în ceea ce privește protecția infrastructurii critice;

(d) vehicule care au fost proiectate și construite pentru transportul cu temperatură controlată al bunurilor esențiale relevante pentru menținerea sănătății, siguranței sau ordinii publice, în cazul în care electrificarea completă nu este posibilă din punct de vedere tehnologic.

Or. en

Justificare

Amendamentul are la bază proiectul de raport, adăugând categorii suplimentare de vehicule care să fie exceptate pe baza imposibilității tehnice și a relevanței serviciilor care urmează să fie furnizate.

Amendamentul 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase. ***Prezentul regulament nu se aplică autoturismelor și camionetelor întreprinderilor atunci când acestea sunt special proiectate pentru intervenții în caz de urgență, inclusiv vehiculelor folosite pentru refacerea și întreținerea de urgență a rețelelor critice de energie, energie electrică, gaze, apă sau telecomunicații, în cazul în care cerințele operaționale ale unor astfel de servicii nu pot fi îndeplinite în mod rezonabil prin tehnologii pentru vehicule cu emisii zero sau cu emisii scăzute, ținând seama de cerințele privind disponibilitatea, timpul de răspuns, sarcina utilă, fiabilitatea și siguranța.***

Or. en

Justificare

Corporate cars and vans used for emergency response operations, including the urgent restoration and maintenance of critical energy, electricity, gas, water and

telecommunications networks, should be exempted from the scope of this Regulation. These vehicles often operate during extreme weather events or outages in areas without access to electricity, where recharging is not possible. Current zero- and low-emission vehicle technologies cannot reliably meet the operational requirements of such services in terms of availability, response time, payload, reliability and safety. This is particularly the case for specialised vehicles such as aerial work platforms.

Consequently, these emergency response vehicles should be excluded from the calculation of the targets for the share of zero- and low-emission vehicles applicable from 2030 and 2035. Such an exemption would prevent disproportionate burdens on operators responsible for critical infrastructure and help ensure rapid emergency interventions and public safety.

Amendamentul 271
Urmas Paet

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase. ***Prezentul regulament nu se aplică vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (2) și la articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, precum și la punctele 5.2-5.5 și la punctul 5.7 din partea A a anexei I la regulamentul respectiv.***

Or. en

Amendamentul 272
Luděk Niedermayer, Martine Kemp, Wouter Beke, Pascal Arimont, Liesbet Sommen

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1
Propunere de regulament COM(2025)0994 – 2025/0421(COD)
Articolul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase. ***Vehiculele care sunt închiriate unor persoane fizice sau unor microîntreprinderi sau întreprinderi mici sau mijlocii, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctele 8-10 din prezentul regulament, sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament și nu sunt luate în considerare pentru îndeplinirea obiectivelor.***

Or. en

Justificare

Formularea propusă asigură o mai mare coerență cu domeniul de aplicare al actului legislativ. Întrucât vehiculele achiziționate direct de IMM-uri sau de persoane fizice nu intră sub incidența regulamentului, aceeași excludere ar trebui să se aplice atunci când astfel de vehicule sunt achiziționate prin contracte de leasing.

Amendamentul 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** în cadrul Uniunii. Acesta stabilește	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero în cadrul Uniunii ***și pentru îmbunătățirea disponibilității și***

obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

accesibilității ca preț a acestor vehicule pe piața vehiculelor de ocazie. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***în rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru ***și un obiectiv separat pentru întreprinderile mari de a înregistra vehiculele noi cu pedalare convenționale sau asistate de un motor electric***. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

Or. en

Amendamentul 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele ***și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

Or. fr

Amendamentul 275
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***în rândul autoturismelor și camionetelor*** noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.

Or. en

Justificare

While the CO_2 standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.

Amendamentul 276
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase. ***Absența unei sancțiuni financiare automate nu exonerează statele membre de obligația de a pune în aplicare politici***

care să permită realizarea de progrese în vederea atingerii obiectivelor stabilite prin regulament.

Or. fr

Amendamentul 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase.	Prezentul regulament stabilește un cadru pentru creșterea gradului de utilizare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul Uniunii. Acesta stabilește obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în autoturismele și camionetele noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru. Prezentul regulament nu împiedică niciun stat membru să stabilească obiective mai ambițioase. ***Prin accelerarea reînnoirii parcurilor de vehicule ale întreprinderilor cu vehicule cu emisii zero, prezentul regulament urmărește și să îmbunătățească disponibilitatea și accesibilitatea ca preț a vehiculelor cu emisii zero pe piața vehiculelor de ocazie, îmbunătățind astfel accesul la mobilitate curată pentru lucrători, persoanele care desfășoară o activitate independentă și gospodăriile cu venituri mici și medii.***

Or. en

Amendamentul 278
Markus Ferber

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Prezentul regulament nu se aplică:
	(a) vehiculelor înmatriculate de o societate de leasing, de cumpărare în rate, de închiriere de vehicule pe termen scurt sau de finanțare pentru consumatori;
	(b) vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) și la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 2018/858;
	(c) autovehiculelor echipate cu echipamente speciale la bord sau cu echipamente montate destinate utilizării în sectoarele de gestionare a infrastructurii și care nu sunt destinate transportului de pasageri, alții decât personalul propriu;
	(d) autovehiculelor proiectate și construite pentru transportul persoanelor cu mobilitate redusă care necesită utilizarea unui scaun cu rotile sau a unui scuter pentru mobilitate;
	(e) autovehiculelor folosite de prestatorii de servicii publice esențiale, cum ar fi operatorii de transport public, pentru protecția și întreținerea infrastructurii și pentru servicii conexe, inclusiv pentru răspunsul rapid la incidente.
	(f) vehiculelor înmatriculate de un producător de vehicule în scopuri de cercetare, dezvoltare, testare, validare, demonstrație, preserie sau omologare de tip, printre altele, cu condiția ca aceste vehicule să nu fie folosite ca autoturisme obișnuite de serviciu sau ca parte a parcului auto obișnuit al producătorului.
	Or. en

Amendamentul 279
Carlo Fidanza

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Prezentul regulament nu se aplică:
	(a) vehiculelor utilizate în scopul de a menține sănătatea publică și ordinea și siguranța, de a ține în funcțiune sau a restabili servicii esențiale furnizate de întreprinderi mari, inclusiv prin asigurarea furnizării sigure și neîntrerupte și în condiții de siguranță a medicamentelor pentru spitale și farmacii și/sau prin furnizarea de asistență imediată în timpul situațiilor de urgență naturale sau provocate de om sau al perturbărilor serviciilor, ca, de exemplu, vehicule de poliție, ambulanțe, vehicule de protecție civilă și de salvare, vehicule de intervenție sau de pompieri;
	(b) camionete cu temperatură controlată special adaptate, care sunt esențiale pentru a asigura distribuirea în condiții de siguranță și continuă a medicamentelor care necesită temperatură controlată pentru livrare.

Or. en

Justificare

Pentru anumite profiluri de utilizare, în special cele care implică sarcini legate de siguranța ordinii publice, de servicii municipale, de răspunsul în situații de urgență, de sănătatea publică și de protecția civilă, vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute nu sunt încă opțiuni adecvate. Până în prezent, întreprinderile nu dispun de capacități ale bateriilor care să permită controlul necesar al temperaturii sau refrigerarea adecvată într-un vehicul electric. Această problemă este și mai complicată atunci când livrările sunt necesare în condiții de vreme extrem de caldă/rece.

Amendamentul 280
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 1a
	Excluderi
	Următoarele grupuri de vehicule sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament:
	(a) vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (2) și la articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, precum și la punctele 5.2-5.5 și la punctul 5.7 din partea A a anexei I la regulamentul respectiv;
	(b) vehiculele menționate la punctul 5.5 din partea A a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului;
	(c) vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului;
	(d) vehiculele înmatriculate de operatorii de închiriere pe termen scurt, precum și cele înmatriculate de societăți de leasing, de cumpărare în rate, de închiriere sau de finanțare pentru consumatori.

Or. en

Amendamentul 281
Nina Carberry, Seán Kelly

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Vehiculele înmatriculate de o întreprindere sau în numele acesteia în scopul principal de a le pune la dispoziția unor terți, fără șofer, în temeiul unor contracte de închiriere pe termen scurt pe o perioadă care nu depășește 30 de zile consecutive nu sunt luate în considerare

	în scopul obiectivelor prevăzute la articolul 3.

Or. en

Amendamentul 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2**.** „vehicul nou” înseamnă un vehicul ***care este*** înmatriculat pentru prima dată în Uniune;	2***)*** „vehicul nou” înseamnă un vehicul înmatriculat pentru prima dată în Uniune**,** ***proiectat și asamblat pe teritoriul UE, ale cărui componente strategice (motor, baterie, componente electronice) sunt produse în Uniune în proporție de cel puțin 60 % din valoarea lor sau a cărui amprentă de carbon aferentă fabricării și transportului respectă pragurile de mediu stricte stabilite de statul membru de înmatriculare. Vehiculele de expoziție și cele demonstrative din rețelele de distribuție a autovehiculelor sunt excluse din această definiție***;

Or. fr

Justificare

Mai mult ca niciodată, este de datoria noastră să protejăm industria europeană a autovehiculelor. Trebuie să combatem concurența neloială (fabricile de tip „șurubelniță”, importurile ieftine) și să protejăm miile de locuri de muncă pe care le reprezintă această industrie. Pentru vehiculele importate, ne inspirăm din sistemul francez de evaluare a amprentei de carbon (Score Carbon). În plus, exceptăm vehiculele de testare și pe cele demonstrative de la constrângerile aplicabile vehiculelor noi, evitând astfel penalizarea concesionarilor de autovehicule în activitatea lor curentă.

Amendamentul 283
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. „vehicul nou” înseamnă un vehicul care este înmatriculat pentru prima dată ***în Uniune***;	2. „vehicul nou” înseamnă un vehicul care este înmatriculat pentru prima dată;

Or. fr

Amendamentul 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. „camionetă” înseamnă un vehicul din categoria N1 prevăzută la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;	***eliminat***

Or. fr

Justificare

Solicităm excluderea camionetelor din acest text. La fel ca vehiculele grele de marfă, aceste vehicule se confruntă cu constrângeri operaționale severe și cu un deficit grav de infrastructuri de încărcare. Impunerea electrificării forțate a acestui parc de vehicule ar penaliza în mod inechitabil marea majoritate a profesioniștilor, în special curierii, IMM-urile, meșteșugarii, comercianții și subcontractanții industriali.

Amendamentul 285
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. „camionetă” înseamnă un vehicul din categoria N1 prevăzută la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din	***eliminat***

Regulamentul (UE) 2018/858;

Or. fr

Amendamentul 286
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică***;***	5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică***, cu excepția celor enumerate la articolul 1a din prezentul regulament.***

Or. en

Amendamentul 287
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică***;***	5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică***, cu excepția celor înmatriculate de o societate de leasing, de cumpărare în rate, de închiriere de vehicule pe termen scurt sau de finanțare pentru consumatori.***

Or. en

Justificare

Modul în care a fost redactat actul legislativ afectează marea majoritate a IMM-urilor şi, în multe cazuri, consumatorii care utilizează societăți de leasing, de închiriere sau de finanțare pentru consumatori pentru a-și satisface nevoile în materie de mobilitate.

Amendamentul 288
Cynthia Ní Mhurchú

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică;	5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică***, cu excepția, în principal, a celor înmatriculate în scopul închirierii de vehicule pe termen scurt***;

Or. en

Justificare

Societățile de închirieri de vehicule oferă o gamă largă de tipuri de vehicule clienților, mulți dintre aceștia fiind turiști într-o țară terță. Acești clienți trebuie să poată decide ce închiriază, iar cererea de vehicule electrice este în prezent foarte scăzută în acest grup. Pentru ca opțiunile clienților să se îndrepte spre vehicule cu emisii zero, este nevoie să se elimine deficiențele în ceea ce privește condițiile favorizante, cum ar fi infrastructura de încărcare disponibilă (în special în aeroporturi) și stimulentele pentru acoperirea costului total al deținerii și cerințele aferente pieței vehiculelor de ocazie, înainte ca domeniul de aplicare al legislației să fie extins la închiriere.

Amendamentul 289
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică;	5. „vehicul al unei întreprinderi” înseamnă un vehicul înmatriculat de o entitate juridică***, cu excepția vehiculelor***

destinate închirierii pe termen scurt;

Or. fr

Amendamentul 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [***Propunere*** de revizuire a Regulamentului ***2019/631]***;	6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii zero***,*** astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [***propunerea*** de revizuire a Regulamentului ***(UE) 2019/631], sau un vehicul care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO_2, inclusiv biocombustibili avansați și combustibili sintetici***;

Or. fr

Justificare

Impunerea trecerii integrale a sectorului la motorizarea electrică echivalează cu desființarea sectorului francez al vehiculelor cu motoare termice și hibride.

Amendamentul 291
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul ***cu*** emisii ***zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a***	6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un ***autoturism sau un*** vehicul ***utilitar ușor care fie generează*** emisii ***la țeava de evacuare de 0 g CO_2/km, determinate în***

Regulamentului 2019/631];	***conformitate cu procedura de omologare UE de tip aplicabilă, fie funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF)***;

Or. en

Amendamentul 292
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631];	6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631]***. Sunt incluse, de asemenea, „vehiculele care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili” (VEEF)***;

Or. en

Amendamentul 293
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631];	6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii zero***, inclusiv un vehicul care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF),*** astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631];

Or. en

Justificare

Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with the zero-rating principle applied to those RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959). By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Amendamentul 294
Katri Kulmuni

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „vehicul cu emisii zero" înseamnă un vehicul cu emisii zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631];	6. „vehicul cu emisii zero" înseamnă un vehicul cu emisii zero***, inclusiv un vehicul care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF),*** astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631];

Or. en

Justificare

Pentru vehiculele cu motor cu ardere internă alimentate exclusiv cu combustibili eligibili, este necesară o definiție clară și solidă a acestor combustibili. Aici sunt incluși toți combustibilii sustenabili care îndeplinesc criteriile de reducere a emisiilor de GES și de sustenabilitate prevăzute în Directiva privind energia din surse regenerabile (RED).

Amendamentul 295
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „***vehicul cu emisii zero***" înseamnă ***un vehicul cu emisii zero astfel cum este***	6. „***vehicule care utilizează energie din surse regenerabile***" înseamnă ***vehicule***

definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631];	***electrice cu baterii (BEV), vehicule electrice hibride reîncărcabile (OCV-HEV), vehicule electrice cu pilă de combustie (FCEV) și vehicule care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF).***

Or. en

Justificare

Trimiterile la „vehicule cu emisii zero” și la „vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute” menționate în Regulamentul (UE) 2019/631 ar trebui eliminate. Aceste definiții sunt prea limitate și nu acoperă vehiculele alimentate cu energie din surse regenerabile. Introducerea categoriei „vehiculelor care utilizează energie din surse regenerabile” creează un cadru mai incluziv și neutru din punct de vedere tehnologic, care recunoaște și alte soluții de decarbonizare. Acest lucru reflectă progresul tehnologic, mărește reziliența prin diverse surse regenerabile și reduce dependențele de materii prime critice.

Amendamentul 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul cu emisii ***zero astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (n) din [Propunere de revizuire a Regulamentului 2019/631]***;	6. „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul ***electric cu baterie din categoria M_1 sau N_1*** cu emisii ***la țeava de evacuare de 0 g CO_2/km, determinate în conformitate cu procedura de omologare UE de tip aplicabilă***;

Or. en

Amendamentul 297
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6a. „stare de sănătate” înseamnă stare de sănătate astfel cum este definită la

articolul 3 alineatul (1) punctul 28 din Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE;

Or. en

(a se vedea formularea de la articolul 3 alineatul (1) punctul 28 din Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE)

Justificare

Autovehiculele de ocazie ar trebui să fie însoțite de informații accesibile și gratuite despre starea de sănătate, pentru a stimula o mai mare încredere atât în tranzacțiile de vânzare, cât și în cele de cumpărare. Transparența și datele accesibile sunt esențiale pentru credibilitatea consumatorilor. În lipsa unor informații clare și verificabile privind sănătatea bateriilor, cumpărătorii ezită în continuare să intre pe această piață.

Amendamentul 298
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6a. „combustibili eligibili” înseamnă toți combustibilii, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001, care îndeplinesc criteriile de sustenabilitate din directiva respectivă;

Or. en

Amendamentul 299
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6a. „microîntreprindere” înseamnă o microîntreprindere astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2013/34/UE;

Or. en

Amendamentul 300
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6b. „baterie pentru vehicule electrice” înseamnă baterie pentru vehicule electrice astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (1) punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE.

Or. en

(a se vedea formularea de la articolul 3 alineatul (1) punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE)

Justificare

Clasificarea exactă a „bateriilor pentru vehicule electrice” – diferențiind între vehiculele de pasageri, transportul greu și reafectarea pentru stocare staționară sau alte utilizări – este esențială pentru a corela reglementările cu caracteristicile unice ale fiecărui caz de utilizare.

Amendamentul 301

Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6b. „întreprindere mică” înseamnă o întreprindere mică astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2013/34/UE;

Or. en

Amendamentul 302
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6c. „întreprindere mijlocie” înseamnă o întreprindere mijlocie astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (3) din Directiva 2013/34/UE.

Or. en

Amendamentul 303
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6d. „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;

Or. en

Amendamentul 304
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 e (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6e. „reîncărcare bidirecțională” înseamnă o operațiune de reîncărcare inteligentă în care direcția fluxului de energie electrică poate fi inversată, permițând circulația energiei electrice de la baterie la punctul de reîncărcare la care este conectată;

Or. en

Amendamentul 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631;	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 306
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este	***eliminat***

definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631;

Or. en

Justificare

Nu ar trebui oferite stimulente pentru vehiculele hibride reîncărcabile și, prin urmare, acestea ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Amendamentul 307
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631;	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 308
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631;	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 309
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631*;*	7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute*,* astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631*, **inclusiv vehiculele care utilizează combustibili sustenabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon care îndeplinesc criteriile de sustenabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite în Directiva (UE) 2018/2001 și care realizează reduceri substanțiale ale emisiilor de gaze cu efect de seră.***

Or. en

Amendamentul 310
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631*;*	7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631*, **inclusiv vehiculele care utilizează combustibili sustenabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001, care îndeplinesc criteriile stabilite la articolele 29, 29a și 31 din directiva respectivă și în actele delegate conexe, care utilizează combustibili ce îndeplinesc criteriile de sustenabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 și care realizează reduceri substanțiale ale emisiilor de gaze cu efect de seră.***

Or. en

Justificare

Acest amendament clarifică faptul că conceptul de vehicule cu emisii scăzute ar trebui să includă și vehiculele care utilizează combustibili sustenabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon care îndeplinesc criteriile de sustenabilitate stabilite ale Uniunii și care asigură reduceri substanțiale ale emisiilor de gaze cu efect de seră, sprijinind astfel o abordare deschisă din punct de vedere tehnologic și coerentă a decarbonizării.

Amendamentul 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul ***cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din*** Regulamentul (UE) 2019/631***;***	7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul ***care îndeplinește criteriile prevăzute în*** Regulamentul (UE) 2019/631 ***sau un vehicul echipat cu un sistem de propulsie hibrid performant ori care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO_2 (biocombustibili avansați sau combustibili sintetici).***

Or. fr

Amendamentul 312
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631;	7. „vehicul cu emisii zero și emisii scăzute” înseamnă un vehicul cu emisii zero și emisii scăzute astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631***. Sunt incluse, de asemenea, „vehiculele care funcționează exclusiv cu combustibili***

eligibili" (VEEF);

Or. en

Amendamentul 313
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
8. „întreprindere mare" înseamnă o întreprindere ***mare*** astfel cum este definită la articolul ***3*** alineatul ***(4)*** din Directiva ***2013/34/UE***.	8. „întreprindere mare" înseamnă o întreprindere astfel cum este definită la articolul ***2*** alineatul ***(1) litera (a)*** din Directiva ***2024/1760/UE***.

Or. en

Amendamentul 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
8. „întreprindere mare" înseamnă o întreprindere mare ***astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2013/34/UE.***	8. „întreprindere mare" înseamnă o întreprindere mare ***care are peste 500 de angajați și a cărei cifră de afaceri anuală depășește 100 de milioane EUR;***

Or. fr

Justificare

Întreprinderile noastre cu capitalizare medie, care constituie nucleul industriei franceze, trebuie protejate de birocrația europeană. Prin urmare, propunem majorarea pragurilor de aplicare, astfel încât numai întreprinderile multinaționale și marile grupuri să fie obligate să respecte aceste cerințe.

Amendamentul 315
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
8. „întreprindere mare” înseamnă o întreprindere ***mare astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2013/34/UE***.	8. „întreprindere mare” înseamnă o întreprindere ***al cărei parc de vehicule cuprinde cel puțin 100 de vehicule***.

Or. fr

Amendamentul 316
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
8. „întreprindere mare” înseamnă o întreprindere mare astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2013/34/UE.	8. „întreprindere mare” înseamnă o întreprindere mare astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2013/34/UE***, dacă a îndeplinit criteriile respective timp de cel puțin două exerciții financiare consecutive anterioare înregistrării vehiculului în cauză și obligației de raportare în temeiul prezentei directive***.

Or. en

Justificare

Acest amendament asigură securitatea juridică și evită efectele disproporționate pentru întreprinderile care fluctuează în apropierea pragurilor de mărime. Amendamentul aliniază aplicarea prezentei directive la principiul stabilității deja inclus în Directiva 2013/34/UE, în temeiul căruia modificările categoriei de mărime intră în vigoare numai după două exerciții financiare consecutive, împiedicând astfel ca întreprinderile aflate la limita de mărime să fie supuse în mod imprevizibil obligațiilor de înregistrare și de raportare.

Amendamentul 317
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
8. „întreprindere mare” înseamnă o întreprindere mare astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2013/34/UE.	8. „întreprindere mare” înseamnă o întreprindere mare astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2013/34/UE***, dacă a îndeplinit criteriile respective timp de cel puțin două exerciții financiare consecutive anterioare înregistrării vehiculului în cauză***.

Or. en

Amendamentul 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. „vehicul cu pedalare convențional sau asistat electric” înseamnă fie un vehicul rutier cu propulsie umană, fie un vehicul rutier cu propulsie umană echipat cu un modul de baterii electrice, construit și proiectat în conformitate cu standardul EN 15194;

Or. en

Amendamentul 319
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. Sprijinul financiar cuprinde granturi directe, prime, subvenții,

împrumuturi cu rate preferențiale, stimulente oferite de stat pentru cumpărare sau leasing, precum și avantaje fiscale speciale acordate deliberat pentru a promova anumite tehnologii auto. Nu se clasifică drept sprijin financiar calcularea normală a profiturilor impozabile, deprecierea obișnuită a activelor economice, deducerea cheltuielilor de exploatare, a costurilor de leasing și închiriere, a costurilor cu întreținerea, reparațiile, asigurările, alimentarea cu combustibil sau energie, precum și alte măsuri fiscale generale, aplicate fără o intenție vădită de a promova anumite tehnologii.

Or. de

Amendamentul 320
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. „sprijin financiar” înseamnă orice subvenție directă sau grant acordat(ă) de o autoritate publică sau de o întreprindere privată, atunci când un astfel de sprijin privat este reglementat de o autoritate publică, unei întreprinderi sau unui utilizator final în vederea stimulării achiziționării de vehicule alimentate cu combustibili din surse regenerabile sau cu energie din surse regenerabile pentru întreprinderi. Sprijinul financiar exclude orice măsură fiscală directă sau indirectă.

Or. en

Justificare

Propunerea stabilește cerințe privind sprijinul financiar la articolul 4, fără a defini mai în detaliu ce se consideră sprijin financiar; din motive de claritate juridică, este necesară o definiție.

Amendamentul 321
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. „sprijin financiar” înseamnă orice măsură fiscală, financiară sau de reglementare adoptată de o autoritate publică care reduce direct sau indirect costurile asociate achiziționării sau utilizării unui vehicul;

Or. en

Amendamentul 322
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. „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;

Or. en

Justificare

Se urmărește asigurarea coerenței cu definițiile stabilite în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (RICA) și în Directiva privind energia din surse regenerabile (RED).

Amendamentul 323
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. Articolul 2 punctul 8a (nou)
	„combustibili eligibili” înseamnă toți combustibilii definiți în Directiva (UE) 2018/2001 care îndeplinesc criteriile prevăzute la articolele 29 și 29a din directiva respectivă și în actele delegate conexe. Acești combustibili includ combustibilii din surse regenerabile și/sau sintetici, cum ar fi biocombustibilii, biogazul, combustibilii din biomasă, combustibilii lichizi și gazoși din surse regenerabile de origine nebiologică utilizați pentru transport (RFNBO) sau combustibilii pe bază de carbon reciclat (RCF).

Or. en

Justificare

Pentru vehiculele cu motor cu ardere internă alimentate exclusiv cu combustibili eligibili, este necesară o definiție clară și solidă a combustibililor. Prezentul amendament urmărește să clarifice că sunt incluși toți combustibilii sustenabili care îndeplinesc criteriile de reducere a emisiilor de GES și de sustenabilitate prevăzute în Directiva privind energia din surse regenerabile (RED). Clarificarea evită interpretările selective sau restrictive ale combustibililor eligibili, menținând în același timp garanțiile de mediu ridicate ale UE.

Amendamentul 324
Katri Kulmuni

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. „combustibili eligibili” înseamnă toți combustibilii definiți în Directiva (UE) 2018/2001 care îndeplinesc criteriile prevăzute la articolele 29 și 29a din directiva respectivă și în actele delegate conexe. Acești combustibili includ combustibilii din surse regenerabile și/sau

sintetici, cum ar fi biocombustibilii, biogazul, combustibilii din biomasă, combustibilii lichizi și gazoși din surse regenerabile de origine nebiologică utilizați pentru transport (RFNBO) sau combustibilii pe bază de carbon reciclat (RCF).

Or. en

Justificare

Pentru vehiculele cu motor cu ardere internă alimentate exclusiv cu combustibili eligibili, este necesară o definiție clară și solidă a combustibililor. Clarificarea evită interpretările selective sau restrictive ale combustibililor eligibili, menținând în același timp garanțiile de mediu ridicate ale UE.

Amendamentul 325
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8a. „întreprinderi de închiriere pe termen scurt” înseamnă întreprinderi care închiriază vehicule persoanelor fizice (în principal în scopuri turistice) și întreprinderilor (în scopuri logistice și de mobilitate) pentru perioade mai scurte de un an; această categorie este exclusă din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Or. fr

Amendamentul 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8b. „sprijin financiar” înseamnă orice măsură fiscală, financiară, de reglementare sau parafiscală adoptată de o autoritate publică sau la inițiativa acesteia, care reduce, direct sau indirect, costurile asociate achiziționării, leasingului, închirierii pe termen scurt și lung, asigurării și exploatării vehiculelor, precum și măsurile de reducere a costurilor de reîncărcare sau de alimentare cu combustibil a vehiculelor, inclusiv, dar fără a se limita la:
	(i) avantaje fiscale pentru persoane fizice sau juridice, ca, de pildă, scutiri, reduceri, deduceri, rabaturi, credite, rambursări și amânări, legate inclusiv de accizele la combustibili;
	(ii) norme favorabile privind deprecierea sau amortizarea pentru entitățile juridice;
	(iii) stimulente financiare directe acordate de autoritățile publice, inclusiv granturi, subvenții, prime, scheme de înlocuire a vehiculelor vechi și plăți de sprijin operațional;
	(iv) facilități normative sau parafiscale, inclusiv reduceri sau scutiri de taxe și tarife de înmatriculare;
	(v) reduceri sau scutiri de taxe rutiere, taxe de congestionare, taxe bazate pe costuri externe, taxe de utilizare a infrastructurii și taxe de utilizare, astfel cum sunt definite în Directiva 1999/62/CE;
	(vi) condiții de finanțare avantajoase, inclusiv împrumuturi concesionale, rate ale dobânzii subvenționate public sub nivelul pieței, garanții publice, sisteme de partajare a riscurilor susținute de autoritățile publice sau mecanisme similare care vizează facilitarea accesului la capital;
	(vii) orice alt avantaj fiscal, financiar sau cvasifiscal cu efect echivalent, indiferent de forma, sursa sau tratamentul contabil

al acestuia;

Or. en

Amendamentul 327
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8b. „fabricat(ă) în Uniunea Europeană” înseamnă că un produs sau o componentă este considerat(ă) ca fiind originar(ă) din Uniune numai dacă îndeplinește cumulativ următoarele două condiții:
	(a) ultima sa transformare substanțială a avut loc în Uniune, în sensul articolului 60 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;
	(b) valoarea adăugată a UE reprezintă cel puțin 60 % din prețul franco fabrică, calculat în conformitate cu definiția prevăzută la articolul 3 punctul 42 din prezentul regulament.
	Operațiunile care constau într-o transformare minoră, în sensul articolului 3 punctul 44, nu sunt suficiente pentru a conferi originea în UE în temeiul prezentului regulament, indiferent de contribuția lor la valoarea adăugată a UE. În mod excepțional și fără a aduce atingere caracterului restrictiv al definiției prevăzute la alineatul [...], produsele, componentele și materiile prime originare din țările și teritoriile de peste mări asociate unui stat membru, în sensul anexei II la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al Deciziei (UE) 2021/1764 a Consiliului privind asocierea țărilor și teritoriilor de peste mări la Uniunea Europeană, sunt asimilate unui conținut originar din UE.

Or. fr

Amendamentul 328
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	8b. „reîncărcare bidirecțională” înseamnă o operațiune de reîncărcare inteligentă în care direcția fluxului de energie electrică poate fi inversată, permițând circulația energiei electrice de la baterie la punctul de reîncărcare la care este conectată;

Or. en

Justificare

Se urmărește asigurarea coerenței cu definițiile stabilite în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (RICA) și în Directiva privind energia din surse regenerabile (RED).

Amendamentul 329
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Sprijinul financiar cuprinde granturi directe, prime, subvenții, împrumuturi cu rate preferențiale, stimulente oferite de stat pentru cumpărare sau leasing, precum și avantaje fiscale speciale acordate deliberat pentru a promova anumite tehnologii auto. Nu se clasifică drept sprijin financiar calcularea normală a profiturilor impozabile, deprecierea obișnuită a activelor economice, deducerea cheltuielilor de exploatare, a costurilor de leasing și închiriere, a costurilor cu întreținerea, reparațiile,

asigurările, alimentarea cu combustibil sau energie, precum și alte măsuri fiscale generale, aplicate fără o intenție vădită de a promova anumite tehnologii.

Or. de

Justificare

Noțiunea de „sprijin financiar” trebuie delimitată clar de tratamentul fiscal normal. Deprecierea, cheltuielile de exploatare, costurile de leasing și închiriere, costurile cu întreținerea, asigurările și carburantul nu trebuie tratate drept interzise pentru finanțare. În plus, articolul 4 nu trebuie să se aplice înainte să intre în vigoare valorile țintă. Anumite criterii esențiale de politică industrială nu pot fi stabilite doar prin acte delegate.

Amendamentul 330
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 3	***eliminat***
Obiective privind ponderea vehiculelor întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute	
(1) Statele membre se asigură că de la 1 ianuarie 2030:	
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în	

tabelele 1 și 2 din anexă.

(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:

(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Amendamentul 331
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 3	***eliminat***
Obiective privind ponderea vehiculelor întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute	
(1) Statele membre se asigură că de la 1 ianuarie 2030:	
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete	

și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Amendamentul 332
Jacek Ozdoba
în numele Grupului ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propunere de regulament
Articolul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 3	***eliminat***
Obiective privind ponderea vehiculelor întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute	
(1) Statele membre se asigură că de la 1 ianuarie 2030:	
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în	

tabelele 1 și 2 din anexă.

(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:

(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Justificare

Regulamentul nu ar trebui să prevadă obiective obligatorii pentru statele membre.

Amendamentul 333
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 3 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Obiective privind ponderea vehiculelor ***întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute***	Obiective privind ponderea vehiculelor ***care utilizează energie din surse regenerabile (vehicule electrice cu baterii, vehicule hibride reîncărcabile, vehicule cu pilă de combustie și vehicule care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili)***

Or. en

Amendamentul 334
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 3 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Obiective privind ponderea vehiculelor întreprinderilor ***cu emisii zero și emisii scăzute***	Obiective privind ponderea vehiculelor ***cu emisii zero ale*** întreprinderilor

Or. en

Amendamentul 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 3 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Obiective privind ponderea vehiculelor întreprinderilor ***cu emisii zero și emisii scăzute***	Obiective privind ponderea vehiculelor ***cu emisii zero ale*** întreprinderilor

Or. en

Amendamentul 336
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre se asigură că de la 1 ianuarie 2030:	***eliminat***
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	

Or. en

Amendamentul 337
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre se asigură că de la 1 ianuarie 2030:	***eliminat***
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii	

zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. en

Amendamentul 338
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre ***se asigură că de la 1 ianuarie 2030***:	***1. În conformitate cu obiectivele prezentei directive,*** statele membre ***iau măsuri proporționale, în special măsuri de sprijin și de facilitare, incluzând instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, consolidarea rețelei și factori financiari coerenți de facilitare, și exclud obligațiile de achiziție pentru întreprinderile individuale, pentru a sprijini***:

Or. en

Justificare

Acest amendament menține structura propunerii Comisiei, clarificând în același timp faptul că obiectivele naționale ar trebui să fie puncte de referință orientative care să ghideze măsurile de sprijin și de facilitare ale statelor membre, nu obligații juridice care ar putea deveni mandate de achiziții directe sau indirecte. Directiva ar trebui să acorde prioritate condițiilor favorizante, inclusiv infrastructurii și sprijinului financiar, și să excludă mandatele la nivel de întreprindere.

Amendamentul 339
Daniel Buda

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre se ***asigură*** că de la 1 ianuarie 2030:	***1.*** Statele membre se ***străduiesc să se asigure*** că de la 1 ianuarie 2030:

Or. en

Amendamentul 340
Markus Ferber

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre ***se asigură că*** de la 1 ianuarie 2030:	***1.*** Statele membre ***depun eforturi pentru ca*** de la 1 ianuarie 2030:

Or. en

Amendamentul 341
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre ***se asigură că*** de la 1 ianuarie 2030:	***1.*** Statele membre ***ar trebui să se străduiască ca*** de la 1 ianuarie 2030:

Or. en

Justificare

Dovezile arată că stimulentele și investițiile în infrastructură, și nu obiectivele, au propulsat statele membre ale UE cu cea mai rapidă rată de adoptare a vehiculelor electrice de către întreprinderi. Prin urmare, prezenta propunere ar trebui să stabilească obiective ambițioase, încurajând în același timp statele membre să elaboreze măsuri de promovare a adoptării vehiculelor electrice de către întreprinderi și a adoptării vehiculelor electrice în sens mai larg.

Amendamentul 342
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Statele membre ***se asigură*** că de la 1 ianuarie 2030:	***1.*** Statele membre ***ar putea să se asigure*** că de la 1 ianuarie 2030:

Or. en

Amendamentul 343
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 344
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehicule cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehicule cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 346
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic ***este cel puțin egală***	(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic ***crește progresiv,***

cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă***.***	***având ca punct de referință orientativ*** obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă***, inclusiv vehiculele care utilizează combustibili cu emisii scăzute de carbon, iar acești combustibili sunt cei definiți în Directiva (UE) 2018/2001, care îndeplinesc criteriile prevăzute la articolele 29, 29a și 31 din directiva respectivă și în actele delegate conexe;***

Or. en

Justificare

Acest amendament menține structura propunerii Comisiei, clarificând în același timp faptul că obiectivele naționale ar trebui să fie puncte de referință orientative care să ghideze măsurile de sprijin și de facilitare ale statelor membre, nu obligații juridice care ar putea deveni mandate de achiziții directe sau indirecte. Directiva ar trebui să acorde prioritate condițiilor favorizante, inclusiv infrastructurii și sprijinului financiar, și să excludă mandatele la nivel de întreprindere.

Amendamentul 347
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate***, fără caracter obligatoriu,*** pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. en

Justificare

Dovezile arată că stimulentele și investițiile în infrastructură, și nu obiectivele, au propulsat statele membre ale UE cu cea mai rapidă rată de adoptare a vehiculelor electrice de către

întreprinderi. Prin urmare, prezenta propunere ar trebui să stabilească obiective ambițioase, încurajând în același timp statele membre să elaboreze măsuri de promovare a adoptării vehiculelor electrice de către întreprinderi și a adoptării vehiculelor electrice în sens mai larg.

Amendamentul 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea ***combinată a*** autoturismelor ***și camionetelor*** cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în ***tabelele 1 și 2*** din anexă.	(a) ponderea autoturismelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în ***tabelul 1*** din anexă.

Or. fr

Amendamentul 349
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea combinată a autoturismelor ***și camionetelor*** cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	(a) ponderea combinată a autoturismelor cu emisii zero și emisii scăzute în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. fr

Amendamentul 350
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero ***și emisii scăzute*** în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero ***și emisii scăzute*** stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	(a) ponderea combinată a autoturismelor și camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele combinate pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. en

Amendamentul 351
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	***eliminat***

Or. fr

Amendamentul 352
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 353
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic ***este cel puțin egală cu*** obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic ***trebuie să crească treptat, având ca punct de referință orientativ*** obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. en

Justificare

Acest amendament menține structura propunerii Comisiei, clarificând în același timp faptul că obiectivele naționale ar trebui să fie puncte de referință orientative care să ghideze măsurile de sprijin și de facilitare ale statelor membre, nu obligații juridice care ar putea deveni mandate de achiziții directe sau indirecte. Directiva ar trebui să acorde prioritate condițiilor favorizante, inclusiv infrastructurii și sprijinului financiar, și să excludă mandatele la nivel de întreprindere.

Amendamentul 354
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehicule cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime***, fără caracter obligatoriu,*** pentru vehicule cu emisii zero stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. en

Justificare

Dovezile arată că stimulentele și investițiile în infrastructură, și nu obiectivele, au propulsat statele membre ale UE cu cea mai rapidă rată de adoptare a vehiculelor electrice de către întreprinderi. Prin urmare, prezenta propunere ar trebui să stabilească obiective ambițioase, încurajând în același timp statele membre să elaboreze măsuri de promovare a adoptării vehiculelor electrice de către întreprinderi și a adoptării vehiculelor electrice în sens mai larg.

Amendamentul 355
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic ***este*** cel puțin egală cu obiectivele ***minime pentru vehicule cu emisii zero*** stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.	(b) ponderea autoturismelor și a camionetelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic ***trebuie să fie*** cel puțin egală cu obiectivele stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă.

Or. en

Amendamentul 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea autoturismelor ***și a camionetelor*** cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în ***tabelele 1 și 2*** din anexă.	(b) ponderea autoturismelor cu emisii zero în numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul lor în fiecare an calendaristic este cel puțin egală cu obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero stabilite în ***tabelul 1*** din anexă.

Or. fr

Amendamentul 357
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1a) Valorile țintă prevăzute în prezentul regulament nu se aplică până când Comisia nu prezintă Parlamentului European și Consiliului o evaluare completă care să cuprindă toate punctele următoare:
	a) o metodologie completă de evaluare pe tot ciclul de viață în conformitate cu articolul 7a din Regulamentul (UE) 2019/631, care să se aplice tuturor categoriilor de vehicule care intră sub incidența prezentului regulament;
	b) o evaluare actualizată a efectelor asupra întreprinderilor, producătorilor de vehicule, furnizorilor, ocupării forței de muncă, prețurilor vehiculelor, ratelor de leasing, valorilor reziduale, pieței vehiculelor de ocazie, contribuabililor și

consumatorilor;

c) o evaluare a infrastructurii de încărcare și de rețea, cu tot cu conexiuni de rețea, încărcarea în depouri, disponibilitatea prizelor de încărcare rapidă, prețurile la electricitate, gestionarea sarcinii și diferențele regionale;

d) o evaluare a disponibilității categoriilor de vehicule corespunzătoare diferitelor profiluri de utilizare, cu referire specială la camionete, vehicule de intervenție, vehicule pentru sectorul construcțiilor și manufacturier, pentru zone rurale, pentru munca în ture, vehicule cu remorcă, camioane frigorifice, vehicule pentru serviciile de securitate și de urgență;

e) o evaluare a dependențelor în materie de materii prime, baterii și lanțuri de aprovizionare, cu referire specială la materii prime, celule de baterii, materiale pentru anozi și catozi, capacități de prelucrare și reciclare;

f) o evaluare a contribuțiilor concrete, suplimentare și măsurabile ale prezentului regulament la reducerea emisiilor globale și la evoluția temperaturilor;

g) o evaluare a alternativelor neutre tehnologic, care presupun mai puține intervenții publice.Valorile țintă nu intră în vigoare decât după ce Comisia transmite, pe baza evaluării de la alineatul (1), o propunere legislativă de activare a valorilor țintă ce urmează a fi adoptată prin procedura legislativă ordinară.

Această propunere legislativă nu este prezentată decât după ce Comisia verifică că valorile-țintă sunt corecte, necesare, adecvate, tehnologic neutre, fezabile economic și compatibile cu obiectivele de competitivitate industrială ale Uniunii.

Or. de

Justificare

Așa trebuie să arate mecanismul suspensiv. Valorile-țintă nu trebuie să se aplice automat. Ele nu se pot aplica decât după ce Comisia prezintă dovezile necesare și activarea lor a fost hotărâtă prin procedura legislativă ordinară.

Amendamentul 358
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Statele membre pot adapta modalitățile de punere în aplicare a obiectivelor naționale pentru a ține seama de particularitățile economice și industriale naționale, precum și de aplicarea practică a obiectivelor europene. Absența unei sancțiuni financiare automate nu exonerează statele membre de obligația de a pune în aplicare politici care să permită realizarea de progrese în vederea atingerii obiectivelor stabilite prin regulament.

Or. fr

Amendamentul 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Aplicarea obiectivelor naționale este condiționată de menținerea costului mediu al energiei electrice pentru întreprinderi sub un prag competitiv în raport cu media înregistrată în deceniul precedent. În cazul unei crize energetice sau al unei creșteri disproporționate a tarifelor la energia electrică legate de

normele pieței europene a energiei, obiectivele anuale se suspendă de drept pentru anul calendaristic în cauză.

Or. fr

Amendamentul 360
Daniel Attard

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Statele membre formate exclusiv din insule sau care cuprind regiuni insulare în sensul articolului 174 din TFUE pot aplica un mecanism temporar de flexibilitate pentru realizarea obiectivelor menționate la alineatul (1) în cazul în care constrângerile obiective legate de capacitatea rețelei, de instalarea infrastructurii sau de dimensiunea pieței afectează în mod semnificativ adoptarea vehiculelor cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 361
Daniel Buda

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Realizarea obiectivelor menționate la alineatul (1) se bazează pe o abordare treptată și neutră din punct de vedere tehnologic, ținând seama în mod corespunzător de particularitățile naționale, de realitățile economice, de gradul de pregătire a infrastructurii și de evoluțiile pieței. Statele membre ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în stabilirea celei mai adecvate modalități

pentru realizarea acestor obiective.

Or. en

Amendamentul 362
Li Andersson

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. La realizarea obiectivelor menționate la alineatul (1), statele membre pot lua în calcul până la 10 puncte procentuale din obiectivele privind ponderea autoturismelor și camionetelor cu emisii zero prin intermediul unui sprijin verificabil pentru achiziționarea și leasingul de biciclete de serviciu, inclusiv biciclete electrice și biciclete de transport marfă (cargo).

Or. en

Justificare

Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.

Amendamentul 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

	1b. Obiectivele menționate la alineatul (1) se suspendă de drept în orice stat membru în care instalarea infrastructurii de reîncărcare rapidă, astfel cum este prevăzută în Regulamentul (UE) 2023/1804, înregistrează o întârziere de peste 15 % față de traiectoriile naționale. Întreprinderilor nu li se poate impune nicio sancțiune, restricție sau sarcină administrativă atât timp cât rețeaua publică de infrastructuri de reîncărcare nu este pe deplin operațională.

Or. fr

Amendamentul 364
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	***eliminat***
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale	

întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Amendamentul 365
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	***eliminat***
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an	

calendaristic;

(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Justificare

Alineatul (2) ar trebui eliminat, deoarece metodologia de calcul al conformității se bazează pe obiective naționale obligatorii și nu este compatibilă cu abordarea de tip punct de referință orientativ introdusă în prezentul amendament.

Amendamentul 366
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	***eliminat***
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete	

și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Amendamentul 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă ***și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă***, se aplică următoarele norme:	***2.*** În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă, se aplică următoarele norme:

Or. fr

Amendamentul 368
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din	***2.*** În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din

anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se ***aplică*** următoarele norme:	anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se ***pot aplica*** următoarele norme:

Or. en

Amendamentul 369
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero ***și emisii scăzute*** în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	***2.*** În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:

Or. en

Amendamentul 370
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero ***și emisii scăzute*** în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	***2.*** În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:

Or. en

Amendamentul 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero ***și emisii scăzute*** în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:	***2.*** În scopul monitorizării adoptării vehiculelor cu emisii zero în cadrul Uniunii și al calculării conformității cu obiectivele naționale pentru autoturisme stabilite în tabelul 1 din anexă și pentru camionete stabilite în tabelul 2 din anexă, se aplică următoarele norme:

Or. en

Amendamentul 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 373
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și***, respectiv, camionete și*** care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. fr

Amendamentul 375
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(a) numărătorul ***obiectivelor*** privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute ***este*** numărul total combinat de vehicule noi ***ale întreprinderilor*** cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	(a) numărătorul ***pentru obiectivele*** privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute ***poate fi*** numărul total combinat de vehicule noi cu emisii zero și emisii scăzute ***ale întreprinderilor*** care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. en

Amendamentul 376
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și***, respectiv, camionete și*** care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	(a) numărătorul obiectivelor privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero și emisii scăzute este numărul total combinat de vehicule noi ale întreprinderilor cu emisii zero și emisii scăzute care sunt autoturisme și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. fr

Amendamentul 377
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărătorul ***obiectivelor*** privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero ***și emisii scăzute*** este numărul total combinat de vehicule noi ale	(a) numărătorul ***pentru obiectivele*** privind ponderile combinate ale vehiculelor cu emisii zero este numărul total combinat de vehicule noi ***cu emisii***

întreprinderilor ***cu emisii zero și emisii scăzute*** care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	***zero*** ale întreprinderilor care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. en

Amendamentul 378
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	***eliminat***

Or. fr

Amendamentul 379
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și, respectiv, camionete	***eliminat***

și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. en

Amendamentul 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și***, respectiv, camionete și*** care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	(b) numărătorul obiectivelor minime pentru vehiculele cu emisii zero este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi cu emisii zero care sunt autoturisme și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. fr

Amendamentul 381
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) numărătorul ***obiectivelor*** minime pentru vehiculele cu emisii zero ***este*** numărul total de vehicule ale întreprinderilor ***noi cu emisii zero*** care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;	(b) numărătorul ***pentru obiectivele*** minime pentru vehiculele cu emisii zero ***poate fi*** numărul total de vehicule ***noi cu emisii zero*** ale întreprinderilor care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în fiecare an calendaristic;

Or. en

Amendamentul 382
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) numitorul pentru ***ambele obiective*** este numărul total de vehicule ale întreprinderilor ***noi*** care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.	(c) numitorul pentru ***obiectivele minime pentru vehiculele cu emisii zero*** este numărul total de vehicule ***noi*** ale întreprinderilor care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Amendamentul 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și***, respectiv, camionete și*** care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.	(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. fr

Amendamentul 385
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) numitorul pentru ambele obiective ***este*** numărul total de vehicule ale întreprinderilor ***noi*** care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.	(c) numitorul pentru ambele obiective ***poate fi*** numărul total de vehicule ***noi*** ale întreprinderilor care sunt autoturisme și, respectiv, camionete și care sunt înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. en

Amendamentul 386
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și***, respectiv, camionete și*** care sunt	(c) numitorul pentru ambele obiective este numărul total de vehicule ale întreprinderilor noi care sunt autoturisme și care sunt înmatriculate de întreprinderi

înmatriculate de întreprinderi mari în statul membru în cursul aceluiaşi an calendaristic.

mari în statul membru în cursul aceluiași an calendaristic.

Or. fr

Amendamentul 387
Li Andersson

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Pentru decarbonizarea parcurilor de vehicule ale microîntreprinderilor și ale IMM-urilor, Comisia instituie, până la 30 iunie 2027, un fond reînnoibil pentru vehiculele cu emisii zero (denumit în continuare „fondul”).
	Fondul acordă împrumuturi fără dobândă IMM-urilor și microîntreprinderilor eligibile pentru achiziționarea, leasingul sau închirierea cu opțiune de cumpărare de vehicule cu emisii zero în rândul autoturismelor și camionetelor noi ale întreprinderilor.
	Mecanismul de rambursare este legat de verificarea economiilor realizate la costurile cu combustibilul care rezultă din înlocuirea unui vehicul convențional cu un vehicul cu emisii zero din aceeași clasă.Comisia poate, de asemenea, să prevadă o subvenție la rambursare pentru IMM-urile sau microîntreprinderile din sectoarele cu kilometraj variabil sau imprevizibil.
	Fondul este administrat în cooperare cu Banca Europeană de Investiții (BEI). Statele membre pot suplimenta fondul cu resurse naționale. Comisia informează Parlamentul European și Consiliul cu privire la instituirea și funcționarea fondului înainte de 31 decembrie 2027.

Or. en

Amendamentul 388
Rosa Serrano Sierra

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. În cazul în care se demonstrează că anumite noduri de transport, inclusiv aeroporturi, necesită o infrastructură suplimentară de reîncărcare și o capacitate suplimentară a rețelei pentru a sprijini realizarea obiectivelor menționate la alineatul (1), statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a facilita punerea la dispoziție a unei astfel de infrastructuri și capacități, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804 și cu planificarea rețelei naționale. În cazuri justificate în mod corespunzător, statele membre pot ajusta aplicarea efectivă a obiectivelor respective pentru a reflecta calendarul de instalare a infrastructurii necesare.

Or. en

Amendamentul 389
Daniel Attard

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Obiectivele naționale stabilite în anexa I țin seama de nivelurile diferite de maturitate a pieței, de gradul de pregătire a infrastructurii de încărcare, de componența parcului auto, de caracteristicile geografice și de capacitatea economică a statelor membre. Statele membre care se confruntă cu limitări structurale ale pieței, inclusiv piețele mici sau periferice cu o diversitate

limitată a parcului de vehicule, pot aplica un mecanism de flexibilitate care să permită ajustări temporare ale obiectivelor anuale de conformitate, cu condiția să demonstreze progrese continue în direcția atingerii obiectivelor generale ale prezentului regulament.

Or. en

Justificare

Obiectivele propuse în prezent sunt excesiv de ambițioase pentru piețele mai mici, unde adoptarea vehiculelor electrice rămâne limitată de constrângerile legate de ofertă, de provocările legate de instalarea infrastructurii și de preocupările legate de accesibilitatea acestora din punct de vedere al prețului. Este necesară o abordare diferențiată pentru a asigura proporționalitatea și punerea în aplicare realistă în întreaga Uniune.

Amendamentul 390
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Liesbet Sommen, Wouter Beke

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Prin derogare de la alineatul (1), obiectivele stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă sunt orientative pentru un stat membru care demonstrează Comisiei că este pe cale să atingă obiectivul specific țării pentru 2030, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/842, numai prin menținerea măsurilor existente (scenariul WEM), fără a fi necesare măsuri suplimentare (scenariul WAM).

Or. en

Justificare

Regulamentul ar trebui să permită statelor membre să evite obiectivele explicite privind parcul de vehicule al întreprinderilor în cazul în care dispun de politici coerente cu obiectivele climatice ale UE și care asigură reduceri echivalente sau mai mari ale emisiilor.

Prin urmare, obiectivele stabilite în anexă ar trebui să fie orientative pentru statele membre care pot demonstra că sunt pe cale să își îndeplinească obligațiile de reducere a emisiilor de

gaze cu efect de seră în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 prin intermediul măsurilor existente, fără a fi necesare măsuri suplimentare.

Amendamentul 391
Volker Schnurrbusch

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Întreprinderile își păstrează flexibilitatea totală în privința metodelor de asigurare a conformității, care pot să cuprindă înnoirea flotelor de vehicule, optimizarea operațiunilor, electrificarea flotelor și folosirea de combustibili regenerabili și cu emisii scăzute de CO2, în concordanță cu Directiva privind energiile din surse regenerabile (2009/28/CE).

Or. de

Amendamentul 392
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Întreprinderile își păstrează flexibilitatea totală în privința metodelor de asigurare a conformității, care pot să cuprindă înnoirea flotelor de vehicule, optimizarea operațiunilor, electrificarea flotelor și folosirea de combustibili regenerabili și cu emisii scăzute de CO2, în concordanță cu Directiva privind energiile din surse regenerabile (2009/28/CE).

Or. de

Amendamentul 393
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Wouter Beke, Liesbet Sommen

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2b. Prin derogare de la alineatul (1), obiectivele stabilite în tabelele 1 și 2 din anexă sunt orientative pentru un stat membru care demonstrează Comisiei că se preconizează că măsurile deja adoptate la nivel național vor atinge o cotă de noi înmatriculări de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute care generează emisii de CO_2mai mici sau egale cu cele care rezultă din respectarea obiectivului național privind parcul de vehicule al întreprinderilor.
	Statul membru prezintă dovezi prin intermediul planului său național menționat la articolul 6 alineatul (1) din prezentul regulament.
	În cazul în care Comisia concluzionează că impactul măsurilor respective duce la emisii de CO_2 identice sau mai scăzute în comparație cu obiectivele stabilite în anexă, obiectivele sunt considerate orientative pentru statul membru respectiv.

Or. en

Justificare

Statele membre ar trebui să poată obține o derogare de la obiectivele obligatorii privind parcul de vehicule al întreprinderilor în cazul în care au pus în aplicare politici alternative care sprijină adoptarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero (indiferent de tipul de proprietate asupra vehiculului) și care sunt în concordanță cu obiectivele climatice ale UE. Acest lucru este posibil în cazul în care Comisia stabilește că politicile naționale respective generează emisii de CO2 provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare care sunt egale sau mai mici decât emisiile care ar rezulta din realizarea obiectivelor din anexă.

Amendamentul 394
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 3a
	Planuri naționale de sprijinire a creșterii ponderii de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al întreprinderilor
	1. Statele membre elaborează planuri naționale cu scopul de a sprijini adoptarea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, care funcționează exclusiv pe bază de combustibili eligibili, în rândul autoturismelor și camionetelor noi înmatriculate de întreprinderile mari în fiecare stat membru.
	2. Planurile naționale stabilesc măsuri, politici și stimulente naționale pentru atingerea acestui obiectiv. Statele membre elaborează planuri naționale ținând seama de condițiile de piață naționale, de gradul de pregătire a infrastructurii, de neutralitatea tehnologică, de disponibilitatea tehnologiilor adecvate și de realitățile operaționale cu care se confruntă diferitele categorii de operatori de parcuri de vehicule ale întreprinderilor. Statele membre se asigură că aceste măsuri sunt proporționale și evită crearea unor sarcini administrative, financiare sau operaționale inutile.
	3. Planurile naționale trebuie să includă cel puțin:
	(a) o evaluare a condițiilor de piață naționale și a gradului de pregătire a infrastructurii;
	(b) măsurile, politicile și stimulentele naționale avute în vedere pentru a sprijini utilizarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor;

(c) un calendar orientativ pentru punerea în aplicare a acestor măsuri;

(d) proceduri de monitorizare și evaluare a eficacității măsurilor adoptate.

4. Planurile naționale pot include, după caz:

(a) stimulente fiscale;

(b) stimulente pentru taxele rutiere;

(c) măsuri de sprijin care respectă normele aplicabile în materie de ajutoare de stat;

(d) măsuri de facilitare a accesului la o infrastructură de încărcare și de realimentare adecvată, accesibilă și la prețuri abordabile;

(e) măsuri de sprijinire a pregătirii rețelei;

(f) măsuri de facilitare a accesului la finanțare.

Or. en

Amendamentul 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 3a
	Obiective pentru vehiculele cu pedalare convenționale sau asistate electric
	1. Pe lângă obiectivele stabilite la articolul 3, statele membre se asigură că:
	(a) până la 1 ianuarie 2030, întreprinderile mari achiziționează, cumpără, închiriază, iau în leasing sau pun la dispoziție în alt mod pentru utilizare un număr de vehicule cu pedalare convenționale sau asistate electric noi echivalent cu cel puțin 30 % din numărul total de angajați ai întreprinderii;

(b) până la 1 ianuarie 2035, întreprinderile mari achiziționează, cumpără, închiriază, iau în leasing sau pun la dispoziție în alt mod pentru utilizare un număr de vehicule cu pedalare convenționale sau asistate electric noi echivalent cu cel puțin 50 % din numărul total de angajați ai întreprinderii;

2. În sensul alineatului (1), numărul total de angajați se calculează pe baza numărului mediu de angajați ai întreprinderii din anul calendaristic precedent.

Vehiculele cu pedalare menționate la alineatul (1) pot consta în vehicule cu pedalare convenționale sau asistate electric.

Vehiculele cu pedalare menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziție:

(a) angajaților, pentru navetă sau deplasări în interes de serviciu;

sau (b) pentru operațiunile de transport de mărfuri, logistică, livrare sau prestare de servicii ale întreprinderii.

5. Statele membre înregistrează, pentru fiecare an calendaristic, informații pentru fiecare vehicul cu pedalare convențional sau asistat electric nou. Aceste informații sunt furnizate Comisiei Europene și sunt puse la dispoziția publicului.

Or. en

Amendamentul 396
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 3a
	În termen de cel mult un an de la data intrării în vigoare a prezentului

regulament, fiecare stat membru elaborează și comunică Comisiei o strategie națională care stabilește măsurile avute în vedere pentru a promova și a încuraja adoptarea vehiculelor cu emisii zero în cadrul parcurilor de vehicule ale întreprinderilor.

Strategia națională poate cuprinde, printre altele:

(a) scutiri fiscale și măsuri de sprijin fiscal;

(b) scheme de sprijin pentru achiziționarea și leasingul de vehicule eligibile;

(c) măsuri legate de instalarea infrastructurii de încărcare și realimentare;

(d) măsuri care vizează reducerea sarcinilor administrative;

(e) sprijin special pentru întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri);

(f) campanii de sensibilizare și de diseminare a informațiilor relevante;

(g) măsuri menite să îmbunătățească accesul la finanțare și la instrumente financiare.

Statele membre își păstrează competența deplină pentru a stabili tipul, amploarea și combinația măsurilor care urmează să fie incluse în strategia lor națională, având în vedere contextul lor național specific și condițiile predominante de piață.

La fiecare doi ani, statele membre prezintă Comisiei un raport privind progresele înregistrate, în care prezintă gradul de punere în aplicare a măsurilor adoptate și rezultatele obținute. Comisia publică un raport consolidat care evidențiază bunele practici și se bazează pe experiența acumulată în statele membre.

Or. en

Amendamentul 397
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 3a
	Măsuri preventive pentru pregătirea infrastructurii
	În măsura în care valorile țintă pentru flotele de vehicule rămân în vigoare, valorile respective se aplică operatorilor de flote înmatriculate într-un stat membru numai dacă statul membru respectiv dovedește că și-a îndeplinit cel puțin 90% din țintele sale naționale obligatorii și din cerințele aferente construirii de infrastructuri în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804. Comisia publică anual o evaluare care precizează măsura în care fiecare stat membru și-a îndeplinit țintele și cerințele impuse în conformitate cu alineatul (1)

Or. de

Amendamentul 398
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 3a
	În măsura în care valorile țintă pentru flotele de vehicule rămân în vigoare, valorile respective se aplică operatorilor de flote înmatriculate într-un stat membru numai dacă statul membru respectiv dovedește că și-a îndeplinit cel puțin 90% din țintele sale naționale obligatorii și din cerințele aferente construirii de

infrastructuri în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804. Comisia publică anual o evaluare care precizează măsura în care fiecare stat membru și-a îndeplinit țintele și cerințele impuse în conformitate cu alineatul (1)

Or. de

Amendamentul 399
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Amendamentul 400
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Justificare

Această dispoziție ridică serioase semne de întrebare în ceea ce privește subsidiaritatea. Decizii privind schemele naționale de sprijin financiar

pentru autoturismele și camionetele de serviciu intră în sfera de competență a statelor membre. Prin prescrierea

condițiilor în care poate fi acordat un astfel de sprijin, articolul interferează în mod nejustificat cu politica fiscală națională

și cu politicile de stimulare. Prin urmare, articolul în cauză ar trebui eliminat.

Amendamentul 401
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Amendamentul 402
Markus Ferber

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Justificare

Dispozițiile propuse la articolul 4 privind sprijinul financiar interferează cu politicile fiscale naționale în materie de impozitare și, prin urmare, ridică serioase semne de întrebare cu privire la subsidiaritate.

Amendamentul 403
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Justificare

Articolul 4 ar trebui eliminat, deoarece fiscalitatea și impozitarea vehiculelor nu ar trebui reglementate prin acest cadru. Deși directiva poate stabili obiective orientative și măsuri de sprijin, aceasta nu este instrumentul adecvat pentru introducerea de sancțiuni fiscale sau pentru restricționarea programelor naționale de sprijin. Impozitarea și stimulentele fiscale ar

trebui să rămână în cadrele de politică fiscală relevante de la nivel național și de la nivelul Uniunii.

Amendamentul 404
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Amendamentul 405
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 4	***eliminat***
Sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor	
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	

Or. en

Amendamentul 406
Anne-Sophie Frigout, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Marie-Luce Brasier-Clain, Mathilde Androuët

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	***eliminat***

Or. fr

Amendamentul 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	***eliminat***

Or. fr

Amendamentul 408
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data	***eliminat***

menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.

Or. en

Amendamentul 409
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 410
Jacek Ozdoba
în numele Grupului ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul,	***eliminat***

închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.

Or. en

Amendamentul 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute. ***Prin derogare, un stat membru poate menține scheme de sprijin financiar existente pentru o perioadă de până la 24 de luni în cazul în care infrastructura publică de reîncărcare instalată pe teritoriul său nu atinge obiectivele stabilite la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2023/1804.*** ***Statul membru notifică Comisiei, cel târziu cu trei luni înainte de data la care se aplică obligația prevăzută la prezentul alineat, motivele care justifică derogarea și măsurile planificate pentru a remedia această insuficiență.*** ***Comisia poate emite o recomandare adresată statului membru în cauză. În cazul în care insuficiența persistă, derogarea poate fi reînnoită o singură dată, pe baza unei noi notificări, pentru o perioadă suplimentară de până la 24 luni.***

Or. en

Amendamentul 412
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data ***menționată*** la articolul 3 ***alineatul (1)***, statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.	Începând cu doi ani înainte de data ***la care valorile-țintă menționate*** la articolul 3 ***se aplică efectiv și numai în măsura în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 3***, statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.

Or. de

Justificare

Noțiunea de „sprijin financiar” trebuie delimitată clar de tratamentul fiscal normal. Deprecierea, cheltuielile de exploatare, costurile de leasing și închiriere, costurile cu întreținerea, asigurările și carburantul nu trebuie să fie neeligibile pentru finanțare. În plus, articolul 4 nu trebuie să se aplice înainte să intre în vigoare valorile țintă. Anumite criterii esențiale de politică industrială nu pot fi stabilite doar prin acte delegate.

Amendamentul 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor, altele	Începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare***, asigurarea, reîncărcarea*** sau exploatarea de autoturisme și camionete ale

decât vehiculele cu emisii zero ***sau cu emisii scăzute***.	întreprinderilor, altele decât vehiculele cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 414
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu ***doi ani înainte de*** data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor***, altele*** decât ***vehiculele*** cu emisii zero ***sau cu emisii scăzute***.	Începând cu data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre nu acordă sprijin financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau exploatarea de autoturisme și camionete ale întreprinderilor decât ***dacă sunt vehicule*** cu emisii zero.

Or. en

Justificare

Statele membre sunt încurajate să instituie măsuri de tranziție înainte de 2030 pentru a facilita tranziția către oprirea completă a sprijinului pentru vehiculele pe bază de combustibili fosili în 2030.

Amendamentul 415
Daniel Attard

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Schemele de sprijin financiar și mecanismele de stimulare instituite în temeiul prezentului regulament ar trebui să mențină neutralitatea fiscală, să reducă la minimum sarcinile administrative și să evite impactul disproporționat asupra întreprinderilor

mici și mijlocii. Statele membre ar trebui să păstreze suficientă flexibilitate în conceperea stimulentelor fiscale, în conformitate cu capacitățile bugetare naționale și cu sistemele de impozitare.

Or. en

Justificare

Așteptările fiscale uniforme pot genera sarcini bugetare semnificative pentru economiile mai mici, cu o flexibilitate fiscală limitată. Autoritățile naționale trebuie să își păstreze libertatea de a adapta măsurile de sprijin în funcție de realitățile economice interne.

Amendamentul 416
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Până la 1 ianuarie 2027, statele membre elimină treptat scutirile fiscale, avantajele fiscale și subvențiile publice de care beneficiază vehiculele întreprinderilor alimentate integral sau parțial cu combustibili fosili și încurajează punerea la dispoziție a unor informații fiabile și transparente privind starea de sănătate a bateriilor vehiculelor electrice pentru vehiculele de ocazie cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 417
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 4 nu se poate aplica cât timp aplicarea valorilor țintă menționate la articolul 3 este suspendată.

Or. de

Justificare

Restricționarea ajutoarelor financiare nu se poate aplica înainte ca valorile-țintă efective să fi fost activate.

Amendamentul 418
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 419
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	***eliminat***

Amendamentul 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru ***adoptarea*** autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru ***achiziționarea, leasingul, închirierea cu opțiune de cumpărare, asigurarea, reîncărcarea sau exploatarea*** autoturismelor și camionetelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”. ***Un vehicul este considerat „fabricat în UE” în cazul în care:*** ***(a) vehiculul este asamblat în Uniune;*** ***(b) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – originare din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – este mai mare decât sau egal cu 70 %;*** ***(c) și bateria de tracțiune a vehiculului conține cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, originare din Uniune;*** ***(d) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin cinci componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, materialul catodic activ și sistemul de gestionare a bateriei, originare din Uniune;*** ***(e) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor grupului motopropulsor electric originare din***

Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor grupului motopropulsor electric este mai mare decât sau egal cu 50 %;

raportul dintre prețul total franco fabrică al sistemelor electronice principale originare din Uniune și prețul total franco fabrică al tuturor sistemelor electronice principale este mai mare decât sau egal cu 50 %.

Cerințele prevăzute la literele (d), (e) și (f) se aplică de la [OP:a se introduce data care să corespundă cu trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Originea produselor și a componentelor se stabilește în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.

Or. en

Amendamentul 421
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor ***și camionetelor*** întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”. ***Un produs sau o componentă este considerat(ă) ca fiind „fabricat(ă) în Uniunea Europeană” numai dacă îndeplinește cumulativ următoarele două condiții:***
	(a) ultima sa transformare substanțială a avut loc în Uniune, în sensul articolului 60 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

(b) valoarea adăugată a UE reprezintă cel puțin 60 % din prețul franco fabrică, calculat în conformitate cu definiția prevăzută la articolul 3 punctul 42 din prezentul regulament.

Operațiunile care constau într-o transformare minoră, în sensul articolului 3 punctul 44, nu sunt suficiente pentru a conferi originea în UE în temeiul prezentului regulament, indiferent de contribuția lor la valoarea adăugată a UE. În mod excepțional și fără a aduce atingere caracterului restrictiv al definiției prevăzute la alineatul [...], produsele, componentele și materiile prime originare din țările și teritoriile de peste mări asociate unui stat membru, în sensul anexei II la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al Deciziei (UE) 2021/1764 a Consiliului privind asocierea țărilor și teritoriilor de peste mări la Uniunea Europeană, sunt asimilate unui conținut originar din UE.

Or. fr

Amendamentul 422
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data ***menționată*** la articolul 3 ***alineatul (1)***, statele membre oferă sprijin financiar pentru ***adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor*** numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data ***la care valorile-țintă menționate*** la articolul 3 ***intră efectiv în vigoare și numai în măsura în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 3***, statele membre oferă sprijin financiar pentru ***procurarea de autoturisme și camionete pentru întreprinderi*** numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”. ***Articolul 4 nu se aplică cât timp aplicarea valorilor-țintă de la articolul 3 este***

suspendată.

Or. de

Amendamentul 423
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data ***menționată*** la articolul 3 ***alineatul (1)***, statele membre oferă sprijin financiar pentru ***adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor*** numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data ***la care valorile-țintă menționate*** la articolul 3 ***intră efectiv în vigoare și numai în măsura în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 3***, statele membre oferă sprijin financiar pentru ***procurarea de autoturisme și camionete pentru întreprinderi*** numai dacă autoturismele și camionetele ***respective*** sunt „fabricate în Uniunea Europeană”. ***Articolul 4 nu se aplică cât timp aplicarea valorilor-țintă de la articolul 3 este suspendată.***

Or. de

Amendamentul 424
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), ***statele membre oferă*** sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor ***numai dacă autoturismele și camionetele sunt*** „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), ***atunci când concep scheme de*** sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor***, statele membre pot acorda prioritate autoturismelor și camionetelor*** „fabricate în Uniunea Europeană”***, în conformitate***

cu criteriile care urmează să fie stabilite de Comisie în temeiul celui de al treilea paragraf de la prezentul articol.

Or. en

Amendamentul 425
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu ***doi ani înainte de*** data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor ***numai dacă autoturismele și camionetele*** sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre ***nu*** oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor ***cu emisii zero ale*** întreprinderilor ***care nu*** sunt „fabricate în Uniunea Europeană” ***în sensul definiției din [anexa la Actul legislativ privind accelerarea industrială]***.

Or. en

Amendamentul 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor ***și camionetelor*** întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.	Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din tratat, începând cu doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1), statele membre oferă sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor întreprinderilor numai dacă autoturismele și camionetele sunt „fabricate în Uniunea Europeană”.

Or. fr

Amendamentul 427
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	În măsura în care prezentul regulament prevede criterii pentru a încadra un vehicul drept „fabricat în Uniunea Europeană”, principalele criterii sunt specificate chiar în textul regulamentului. Comisia poate completa prin acte delegate doar anumite detalii tehnice neesențiale.

Or. de

Justificare

Criteriile esențiale de politică industrială trebuie hotărâte de colegiuitori și nu pot fi lăsate în totalitate în seama actelor delegate.

Amendamentul 428
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

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

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Pentru a crește numărul vehiculelor electrice din parcurile de vehicule ale întreprinderilor, vehiculele electrice de mici dimensiuni „fabricate în Uniunea Europeană”, astfel cum sunt definite, sunt considerate o pârghie strategică și fac obiectul unei metodologii de calcul diferențiate. În acest sens, fiecare vehicul nou cu emisii zero din categoria M1, considerat vehicul electric de mici dimensiuni în conformitate cu punctul 2.4 din partea A a anexei I la Regulamentul (UE) 2018/858 și fabricat în Uniunea Europeană, în sensul definiției de mai sus, se contabilizează ca 1,5 vehicule

	electrice în calculele efectuate de statele membre pentru stabilirea ponderii vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor.

Or. fr

Amendamentul 429
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 430
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea	***eliminat***

Europeană”.

Or. en

Amendamentul 431
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 433
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 434
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”**.**	***În sensul prezentului articol, criteriul*** „fabricat(ă) în Uniunea Europeană” ***pentru acordarea de sprijin financiar pentru adoptarea autoturismelor și camionetelor întreprinderilor respectă următoarele criterii:***
	(a) vehiculul este asamblat în Uniune;
	(b) raportul dintre prețul total franco fabrică al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – originare din Uniune și prețul total franco fabrică al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – este mai mare decât sau egal cu 70 %
	(c) bateria de tracțiune a vehiculului conține cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, originare din Uniune;

(d) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin cinci componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, materialul catodic activ și sistemul de gestionare a bateriei, originare din Uniune;

(e) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor grupului motopropulsor electric originare din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor grupului motopropulsor electric este mai mare decât sau egal cu 50 %;

raportul dintre prețul total franco fabrică al sistemelor electronice principale originare din Uniune și prețul total franco fabrică al tuturor sistemelor electronice principale este mai mare decât sau egal cu 50 %.

Cerințele prevăzute la literele (d), (e) și (f) se aplică de la [OP:a se introduce data care să corespundă cu trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Prin derogare de la cerințele stabilite mai sus, vehiculele electrice mici din subcategoria M1E, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, includ următoarele cerințe privind originea din Uniune:

1. vehiculul este asamblat în Uniune;

2. unul dintre cele două criterii de mai jos:

(a) raportul dintre prețul total franco fabrică al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – originare din Uniune și prețul total franco fabrică al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – este mai mare decât sau egal cu 70 %sau

(b) bateria de tracțiune a vehiculului conține cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, originare din Uniune.

Criteriul „fabricat(ă) în Uniunea Europeană” este considerat echivalent cu criteriul „originea din Uniune” menționat la articolul 7 din Regulamentul (UE) XX.../X... de instituire a unui cadru de măsuri pentru accelerarea capacității industriale și decarbonizarea în sectoarele strategice.

Or. en

Amendamentul 435
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”.	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat(ă) în Uniunea Europeană”. ***Aceste criterii includ cel puțin:***
	(a) respectarea legislației fiscale a Uniunii și a legislației fiscale naționale și absența practicilor agresive de evaziune fiscală sau de evitare a obligațiilor fiscale în cadrul Uniunii;
	(b) respectarea standardelor aplicabile în domeniul muncii și al ocupării forței de muncă, inclusiv a cerințelor privind sănătatea și siguranța la locul de muncă;
	(c) respectarea drepturilor lucrătorilor, inclusiv a libertății de asociere, a dreptului la negociere colectivă, a nediscriminării, a egalității de tratament și a egalității de remunerare;
	(d) respectarea legislației aplicabile a Uniunii în domeniul mediului;
	(e) punerea în aplicare a unor măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, de îmbunătățire a eficienței

energetice și de sprijinire a obiectivelor Uniunii privind neutralitatea climatică;

(f) utilizarea sustenabilă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor a materialelor, care include măsuri de promovare a circularității, a potențialului de reparare, a reutilizării și a reciclării pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculului;

(g) aprovizionarea responsabilă cu materii prime și componente, inclusiv diligența necesară în ceea ce privește impactul asupra mediului și a drepturilor omului de-a lungul întregului lanț de aprovizionare;

(h) respectarea standardelor recunoscute la nivel internațional în domeniul drepturilor omului și prevenirea muncii forțate, a muncii copiilor și a altor forme de exploatare prin muncă în lanțul de aprovizionare;

(I) transparența în ceea ce privește performanța în materie de sustenabilitate și practicile din lanțul de aprovizionare;

(j) contribuția la locuri de muncă de înaltă calitate, la dezvoltarea competențelor și la coeziunea socială în cadrul Uniunii.

Or. en

Amendamentul 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism sau o camionetă să fie considerată „fabricat***(ă)*** în Uniunea	***Criteriile pe baza cărora un vehicul poate fi considerat*** „fabricat în Uniunea Europeană” ***sunt stabilite în comun de Parlamentul European și de Consiliu***. ***Acestea includ o cerință privind un conținut local de cel puțin 60 % din valoarea bateriei și a componentelor***

Europeană”.

electronice și exclud în mod explicit producătorii din țări terțe care beneficiază de subvenții de stat ce denaturează piața internă.

Or. fr

Amendamentul 437
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La cererea unui producător de vehicule, toate vehiculele PEV, OVC-HEV sau FCV de la producătorul de vehicule respectiv pot fi considerate conforme cu cerințele privind originea din Uniune, pentru o perioadă de douăsprezece luni, dacă producătorul respectiv demonstrează că toate vehiculele PEV, OVC-HEV sau FCV conforme cu cerințele privind originea din Uniune care au fost asamblate de producătorul de vehicule respectiv în perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie (inclusiv) a anului precedent reprezintă un procent mai mare decât sau egal cu 85 % din numărul total de vehicule PEV, OVC-HEV sau FCV de la același producător de vehicule care au fost înmatriculate în Uniune în aceeași perioadă.

Or. en

Amendamentul 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Atunci când concep măsuri de sprijin

financiar pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare, asigurarea, reîncărcarea sau exploatarea vehiculelor cu emisii zero ale întreprinderilor, statele membre stimulează utilizarea încărcării inteligente și bidirecționale ori de câte ori este posibil.

Or. en

Amendamentul 439
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Comisia însărcinează statele membre să evalueze și să elimine barierele normative, fiscale și financiare din calea adoptării vehiculelor electrice în parcurile de vehicule ale întreprinderilor și să publice cele mai bune practici de electrificare a parcului auto.

Or. en

Amendamentul 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Statele membre se asigură, de asemenea, că sprijinul financiar este pus la dispoziție pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare sau asigurarea vehiculelor cu pedalare convenționale sau asistate electric.

Or. en

Amendamentul 441
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 4a
	Sprijin pentru încărcarea inteligentă și bidirecțională
	1. Întrucât reîncărcarea inteligentă a vehiculelor electrice este esențială pentru integrarea în sistem a energiei electrice curate, statele membre sprijină și încurajează operatorii parcurilor de vehicule să adopte vehicule electrice și o infrastructură de reîncărcare corespunzătoare, capabilă să asigure o încărcare inteligentă și/sau bidirecțională.
	2. Pentru a reduce și mai mult costul total al deținerii de vehicule cu emisii zero, încărcarea inteligentă este promovată ca mod de încărcare implicit.
	3. Pentru a promova adoptarea încărcării inteligente și bidirecționale în rândul parcurilor de vehicule ale întreprinderilor, statele membre sprijină și încurajează operatorii de parcuri de vehicule să efectueze o analiză a costurilor și a beneficiilor implementării unor soluții de încărcare inteligentă și bidirecțională în parcurile lor de vehicule. În acest scop, statele membre ar trebui, de asemenea, să sprijine încărcarea inteligentă și bidirecțională prin programe de finanțare specifice.
	4. Comisia ar trebui să încurajeze statele membre să simplifice cât mai mult tehnologia V2G pentru întreprinderi și să publice cele mai bune practici de gestionare administrativă a fluxurilor financiare V2G pentru parcuri de vehicule.
	5. Pentru a însoți această tranziție și a

îmbunătăți informarea consumatorilor, statele membre pune la dispoziția întreprinderilor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament consilieri pedagogici specializați pentru a explica beneficiile tehnologiilor de încărcare inteligentă și bidirecțională.

6. Întreprinderile care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament pot beneficia, de asemenea, de acest serviciu, la cerere.

Or. en

Justificare

Fleets are particularly relevant for smart and bidirectional charging because of their operational patterns making them ideal candidates for demand response participation.

The latter will be crucial for the efficient integration of EVs into the power system and for reaching EU objectives on transport decarbonation. This is also acknowledged in Renewable Energy Directive: « Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration. Smart and, where appropriate, bi-directional recharging functionalities therefore need to be ensured. » As such, smart charging should also be promoted as the default mode when feasible because it brings cost savings, facilitates renewables integration in the system and stabilizes the grid.

Yet, smart, and more importantly bidirectional charging, technologies are still not well known among the general public, including fleets. Awareness-raising efforts are therefore needed to promote acceptance of the transition to electric vehicles among businesses. There are already analytical tools and platforms that can be used by fleet operators to quantify and measure the impact of smart and bidirectional charging.

Amendamentul 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 4a
	Sprijin financiar pentru o piață competitivă de vehicule de ocazie și la prețuri accesibile pentru vehiculele cu emisii zero

1. Începând cu... [doi ani înainte de data menționată la articolul 3 alineatul (1)], statele membre adoptă măsuri pentru a sprijini dezvoltarea unei piețe competitive și la prețuri abordabile de vehicule de ocazie cu emisii zero, care includ, după caz:

(a) plafoane mai ridicate pentru amortizarea deductibilă fiscal și termene de amortizare accelerată pentru vehiculele cu emisii zero introduse pe piață de întreprinderile mari pe teritoriul lor;

(b) stimulente, bonusuri sau scheme de sprijin specifice pentru recondiționarea vehiculelor cu kilometraj mare și pentru recondiționarea bateriilor, menite să facă vehiculele mai accesibile ca preț și să faciliteze accesul gospodăriilor și comunităților vulnerabile la mobilitatea cu emisii zero.

2. Statele membre se asigură că măsurile adoptate în temeiul prezentului articol sunt concepute și implementate în mod nediscriminatoriu pentru a încuraja dezvoltarea unei piețe funcționale și incluzive de vehicule de ocazie cu emisii zero, accesibilă tuturor segmentelor de consumatori.

Or. en

Amendamentul 443
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 4b
	Sprijin pentru piața vehiculelor de ocazie cu emisii zero
	1. Întrucât rata de rotație a vehiculelor deținute de întreprinderi este mai mare decât cea a vehiculelor private, prezentul

regulament promovează, de asemenea, utilizarea pieței de vehicule de ocazie pentru vehiculele cu emisii zero.

2. În acest sens, Comisia Europeană încurajează statele membre să instituie măsuri naționale și instrumente specifice pentru a sprijini cumpărătorii de produse de ocazie.

3. Statele membre ar trebui, de asemenea, să fie încurajate să instituie programe de leasing social care să vizeze vehiculele de ocazie cu emisii zero. Programele de finanțare europene sau naționale relevante ar trebui să sprijine utilizarea pieței produselor de ocazie.

4. Comisia Europeană ar putea promova, de asemenea, raportarea standardizată la nivel european pentru anumiți indicatori care sunt legați de vehiculele deținute de operatorii de parcuri auto, cum ar fi starea de sănătate a bateriilor, înainte ca acestea să ajungă pe piața vehiculelor de ocazie.

5. Pentru a monitoriza progresele înregistrate în ceea ce privește atingerea obiectivului de a asigura disponibilitatea vehiculelor cu emisii zero pe piața vehiculelor de ocazie, Comisia Europeană va publica un studiu specific pentru a analiza progresele înregistrate de fiecare stat membru prin intermediul unor indicatori specifici, cum ar fi ponderea vehiculelor cu emisii zero în înmatriculările de vehicule de ocazie și vechimea medie a vehiculelor cu emisii zero deținute de întreprinderi care intră pe piața vehiculelor de ocazie.

Or. en

Amendamentul 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 4b
	Planuri de mobilitate sustenabilă pentru parcurile de vehicule ale întreprinderilor
	1. Întreprinderile mari care exploatează parcuri de vehicule ale întreprinderilor pe teritoriul Uniunii pregătesc, adoptă și pun în aplicare un plan de mobilitate sustenabilă a parcurilor de vehicule ale întreprinderilor.
	2. Planul de mobilitate a parcului de vehicule al întreprinderii stabilește o strategie și acțiuni măsurabile pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de activitățile de mobilitate și ale parcului de vehicule și pentru a contribui la obiectivele prezentului regulament.
	3. Planul de mobilitate pentru parcul de vehicule al întreprinderii cuprinde cel puțin:
	(a) componența și dimensiunea parcului de vehicule al întreprinderii, inclusiv vehiculele deținute, închiriate sau exploatate în alt mod de întreprindere;
	(b) o evaluare a nevoilor de mobilitate ale întreprinderii și a modelelor de utilizare a vehiculelor;
	(c) obiective cuantificate și măsuri pentru creșterea ponderii vehiculelor cu emisii zero din parcul de vehicule al întreprinderii;
	(d) măsuri de reducere a numărului total de kilometri parcurși de vehicule și de optimizare a utilizării parcului de vehicule;
	(e) măsuri de promovare a alternativelor de mobilitate sustenabilă, inclusiv a transportului public, a serviciilor de mobilitate partajată, a mobilității active, a utilizării bicicletelor convenționale și a vehiculelor cu pedalare asistate electric, precum și a transportului feroviar, după caz;
	(g) politici de achiziții publice și de

leasing aliniate la obiectivele prezentului regulament;

(h) măsuri de monitorizare, raportare și verificare a progreselor înregistrate în punerea în aplicare a planului.

4. Planul de mobilitate pentru parcul de vehicule al întreprinderii include, acolo unde este relevant și proporțional, etape intermediare stabilite pentru 2030 și 2035, precum și un calendar de punere în aplicare.

5. Întreprinderile mari adoptă primul lor plan de mobilitate a parcului de vehicule al întreprinderii în termen de cel mult doi ani de la data aplicării prezentului regulament și, ulterior, revizuiesc și actualizează planul cel puțin o dată la trei ani.

6. Statele membre se asigură că întreprinderile mari transmit autorității naționale competente planurile lor de mobilitate a parcului de vehicule al întreprinderii și orice actualizări ulterioare ale acestora.

7. Statele membre se asigură că autoritățile competente oferă orientări și, după caz, modele standardizate pentru a facilita pregătirea și raportarea planurilor de mobilitate a parcurilor de vehicule ale întreprinderilor.

8. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 5 pentru a stabili cerințe de raportare, indicatori și modele comune pentru planurile de mobilitate a parcurilor de vehicule ale întreprinderilor.

Or. en

Amendamentul 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.	
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.	
(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește	

cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. fr

Amendamentul 446
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.	
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016	

privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 447
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de	

competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Justificare

Acest articol ar trebui eliminat în conformitate cu eliminarea articolului 4. Întrucât competența delegată se referă la

o dispoziție care ridică probleme de subsidiaritate și interferează în mod nejustificat cu schemele de sprijin ale statelor membre,

nu este necesar să se confere Comisiei competențe de executare.

Amendamentul 448
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.	
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.	
(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește	

cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Justificare

Acest articol ar trebui eliminat. Amendamentul este depus ca urmare a suprimării articolului 4, care elimină competența de bază pentru actele delegate. În absența unei delegări de fond, această dispoziție procedurală nu mai este necesară.

Amendamentul 449
Urmas Paet

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.	
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu	

principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 450
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul	

European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 451
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 5	***eliminat***
Exercitarea delegării de competențe	

(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 452
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 453
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul ***5*** alineatul ***(3)*** se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].	***2.*** Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul ***4b*** alineatul ***(8)*** se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [OP a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Or. en

Amendamentul 455
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Delegarea de competențe	***3.*** Delegarea de competențe

menționată la articolul ***5*** alineatul ***(3)*** poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

menționată la articolul ***4b*** alineatul ***(8)*** poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.

Or. en

Amendamentul 457
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3 – litera a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(a) Comisia adoptă, după caz, acte delegate pentru a detalia normele armonizate privind cerințele de transparență, accesibilitate și interoperabilitate, pentru informațiile referitoare la starea de sănătate a bateriilor pentru vehicule electrice, având în vedere evoluțiile tehnologice, Regulamentul (UE) 2023/1542 și standardele internaționale relevante.

Or. en

Amendamentul 458
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 459
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 460
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au	***eliminat***

informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului ***5*** alineatul ***(3)*** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	***6.*** Un act delegat adoptat în temeiul articolului ***4b*** alineatul ***(8)*** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 462
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 5 – paragraful 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6a. Fiecare stat membru prezintă un plan național de punere în aplicare, ce descrie măsurile în vigoare sau planificate pentru atingerea obiectivelor naționale stabilite în prezentul regulament, inclusiv, dacă este cazul, măsuri prin care să se sprijine prețuri abordabile, dezvoltarea

	pieței produselor de ocazie și transparența. Raportarea de către statele membre include informații privind:
	(a) disponibilitatea vehiculelor de ocazie cu emisii zero;
	(b) măsurile care sprijină prețuri abordabile și accesibilitatea soluțiilor de mobilitate cu emisii zero;
	(c) punerea la dispoziția consumatorilor, fără costuri suplimentare, a unor informații transparente privind starea de sănătate a bateriilor pentru vehicule electrice.

Or. en

Amendamentul 463
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 6	***eliminat***
Monitorizarea și raportarea	
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.	

Or. en

Amendamentul 464
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și**,** ulterior**,** o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care ***descrie*** măsurile ***pe care le-a instituit și măsurile*** pe care intenționează să le ***pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la*** prezentul regulament.	Până ***cel târziu*** la 28 februarie 2028 și ulterior o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei***, după notificarea strategiei sale naționale,*** un plan național care ***detaliază atât*** măsurile ***deja în vigoare, cât și pe cele*** pe care intenționează să le ***adopte în conformitate cu obiectivele urmărite de*** prezentul regulament.

Or. en

Amendamentul 465
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până ***la 28 februarie 2028 și,*** ulterior**,** o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare ***în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament***.	Până ***în 2030 și*** ulterior o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare***, astfel cum se prevede la articolul 3***.

Or. en

Amendamentul 466
Jacek Ozdoba
în numele Grupului ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru ***prezintă*** Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare ***în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament***.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru ***poate prezenta*** Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare ***pentru a limita emisiile provenite de la parcul auto al întreprinderilor***.

Or. en

Amendamentul 467
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru ***prezintă*** Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru ***poate prezenta*** Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.

Or. en

Amendamentul 468
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare ***în vederea*** atingerii obiectivelor ***naționale stabilite în anexa la prezentul regulament***.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare***, ținând seama de obiectivele naționale orientative stabilite în anexă ca puncte de referință pentru a sprijini progresele direcția*** atingerii obiectivelor ***prezentei directive***.

Or. en

Justificare

Acest amendament aliniază monitorizarea și raportarea la natura orientativă a obiectivelor naționale, asigurându-se că planurile naționale și raportarea servesc mai degrabă la sprijinirea și monitorizarea progreselor înregistrate în direcția atingerii obiectivelor directivei decât la demonstrarea respectării obligațiilor. Amendamentul menține transparența și monitorizarea, evitând în același timp o sarcină disproporționată în materie de guvernanță. De asemenea, se clarifică faptul că raportarea ar trebui să țină seama în mod corespunzător de vehiculele care utilizează combustibili cu emisii scăzute de carbon, dacă este cazul, în concordanță cu o abordare deschisă din punct de vedere tehnologic.

Amendamentul 469
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național ***conform cerințelor de la articolul 6a,*** care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale ***fără caracter obligatoriu*** stabilite în anexa la prezentul regulament.

Or. en

Justificare

Pentru a sprijini statele membre în elaborarea planurilor naționale, Comisia ar trebui să le ofere orientări similare cu cele pentru elaborarea cadrelor naționale de politică în temeiul RICA.

Amendamentul 470
Markus Ferber

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare ***în vederea atingerii*** obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare ***pentru a viza realizarea*** obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.

Or. en

Amendamentul 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	***1.*** Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un ***proiect de*** plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament. ***Fiecare stat membru asigură coerența dintre proiectul său de plan național și planul său național integrat actualizat privind energia și clima menționat la articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul***

(UE) 2018/1999.

Or. en

Amendamentul 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament. ***Acest plan include, de asemenea, o secțiune specifică care descrie măsurile, planificate sau adoptate, de dezvoltare a pieței vehiculelor de ocazie cu emisii zero pe teritoriul lor și acoperă cel puțin următoarele:*** ***(i) măsuri de sprijinire a disponibilității și accesibilității ca preț a vehiculelor de ocazie cu emisii zero, cum ar fi stimulentele fiscale;*** ***(ii) măsuri de sprijinire a schemelor de leasing social, inclusiv cu vehicule de ocazie cu emisii zero și, acolo unde este cazul, prin utilizarea instrumentelor de finanțare disponibile ale Uniunii, în special a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice instituit prin Regulamentul (UE) 2023/955;*** ***(iii) măsuri de sprijinire a adoptării vehiculelor utilitare ușoare modernizate pentru întreprinderile mici și mijlocii și microîntreprinderi;*** ***(iv) măsuri de sprijinire a dezvoltării infrastructurii de reîncărcare accesibile utilizatorilor de vehicule de ocazie cu***

emisii zero.

Or. en

Amendamentul 473
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament. ***Planurile naționale stabilesc măsuri destinate nu doar întreprinderilor mari, ci și întreprinderilor care doresc să promoveze adoptarea de vehicule cu emisii zero și să încurajeze multimodalitatea, cum ar fi schemele de leasing social pentru vehiculele electrice mici, leasingul de biciclete realizat de întreprinderi și bugetele de mobilitate care încurajează utilizarea transportului public, pentru a aborda în mod sustenabil evoluția cererilor de mobilitate privată și corporativă.***

Or. en

Justificare

To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.

To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets

encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.

Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.

Amendamentul 474
Rosa Serrano Sierra

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament.	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un plan național care descrie măsurile pe care le-a instituit și măsurile pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexa la prezentul regulament. ***Planurile naționale includ o evaluare a infrastructurii de reîncărcare și a capacității rețelei în principalele noduri de transport, inclusiv în aeroporturi.***

Or. en

Amendamentul 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a.Planurile naționale menționate la alineatul (1) trebuie să conțină cel puțin

următoarele elemente:

(a) o evaluare a situației actuale și a evoluției viitoare a regimului fiscal național privind vehiculele întreprinderilor, inclusiv măsuri prin care întreprinderile sunt sprijinite să adopte vehicule cu emisii zero;

(b) o evaluare a situației actuale și a evoluției viitoare a pieței naționale de vehicule cu emisii zero ale întreprinderilor, cuprinzând și o evaluare a efectelor asupra pieței vehiculelor de ocazie;

(c) politicile și măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor menționate în anexa I, enumerate separat ca măsuri pe termen scurt (în termen de 12 luni) și pe termen mai lung (până la 5 ani), inclusiv un sistem de sancțiuni financiare în cazul în care întreprinderile mari nu iau măsurile necesare pentru a-și crește ponderea de vehicule noi cu emisii zero;

(d) măsurile, planificate sau adoptate, pentru a asigura satisfacerea nevoilor în materie de infrastructură de reîncărcare pentru vehiculele cu emisii zero ale întreprinderilor, în special în ceea ce privește încărcarea la locul de muncă și la domiciliu, stimulând implementarea unor soluții de încărcare inteligentă și bidirecțională;

(e) măsurile, planificate sau adoptate, de promovare a pieței vehiculelor de ocazie cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
în numele Grupului S&D

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

Planurile naționale cuprind cel puțin următoarele elemente:

(a) o evaluare a situației actuale și a evoluției viitoare a pieței naționale de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute ale întreprinderilor, cuprinzând și o evaluare a efectelor asupra pieței vehiculelor de ocazie;

(b) o evaluare a situației actuale și a evoluției viitoare a regimului fiscal național pentru vehiculele întreprinderilor;

(c) politicile și măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor menționate în anexa I, grupate separat ca măsuri pe termen scurt (termen de 12 luni) și pe termen mai lung (până la 5 ani);

(d) măsurile, planificate sau adoptate, pentru a asigura satisfacerea nevoilor în materie de infrastructură de reîncărcare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special pentru încărcarea la locul de muncă și la domiciliu, inclusiv sprijin pentru operatorii de parcuri auto și de rețele ca să adopte vehicule electrice și pentru infrastructura de reîncărcare aferentă capabilă de încărcare inteligentă și/sau bidirecțională.

(e) măsurile, planificate sau adoptate, de promovare a pieței vehiculelor de ocazie cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 477
Daniel Attard

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Atunci când pregătește orientările Uniunii și evaluează prioritățile de finanțare, Comisia acordă o atenție

deosebită statelor membre insulare, regiunilor ultraperiferice și teritoriilor insulare care se confruntă cu constrângeri structurale în materie de transport și de conectivitate energetică. Comisia facilitează accesul acestor teritorii la instrumentele de finanțare ale Uniunii care sprijină infrastructura de încărcare, rețelele inteligente, integrarea energiei electrice din surse regenerabile și introducerea parcului de vehicule cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1b. Comisia evaluează proiectele de planuri naționale și poate publica recomandări adresate statelor membre. Recomandările respective se publică în termen de cel mult șase luni de la transmiterea proiectelor de planuri naționale menționate la alineatul (1). Recomandările în cauză pot avea ca obiect, în special, măsura în care politicile și măsurile sunt judicioase și bine focalizate în raport cu obiectivele naționale.

Or. en

Amendamentul 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 1 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

	1c. Fiecare stat membru ține seama în mod corespunzător de toate recomandările din partea Comisiei, astfel cum se menționează la alineatul (1b), și prezintă Comisiei un plan național final în termen de cel mult nouă luni de la prezentarea proiectului său de plan național, astfel cum se menționează la alineatul (1).

Or. en

Amendamentul 480
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, ***în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite*** Comisiei numărul ***total*** de vehicule ***noi*** înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul ***său*** în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, ***precum și ponderea vehiculelor*** cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, ***o dată la doi ani, statele membre raportează*** Comisiei numărul ***agregat*** de vehicule ***nou*** înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul ***lor*** în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, ***împreună cu proporțiile respective de vehicule*** cu emisii zero și cu emisii scăzute***, inclusiv cele alimentate cu combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon,*** din fiecare dintre aceste categorii ***de vehicule***.

Or. en

Amendamentul 481
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.	***La trei ani de la prezentarea planului național***, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii. ***Comisia poate institui un mecanism de schimb de bune practici între statele membre.***

Or. en

Amendamentul 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie ***2031 și, ulterior, în fiecare an***, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** din fiecare dintre aceste categorii.	***2.*** Până la ***data de*** 28 februarie ***a anului următor intrării în vigoare a prezentului regulament***, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero din fiecare dintre aceste categorii.

Or. en

Amendamentul 483
Isabelle Le Callennec

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie ***2031*** și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și	Până la 28 februarie ***2028*** și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și

transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite ***în*** autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute ***din*** fiecare dintre aceste categorii.	transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite ***pe*** autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute ***în*** fiecare dintre aceste categorii. ***Până la sfârșitul lunii iulie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, Comisia consultă statele membre și părțile interesate relevante, în special operatorii economici din sectorul autovehiculelor, cu privire la aplicarea prezentului regulament. Pe baza planurilor naționale și a rezultatelor consultării respective, Comisia publică orientări indicative care identifică instrumente eficace de politică publică.***
	Or. en

Amendamentul 484
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, ***precum*** și ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute din*** fiecare dintre aceste categorii.	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, și ponderea vehiculelor cu emisii zero ***în*** fiecare dintre aceste categorii***, precum și date privind numărul de biciclete de serviciu achiziționate prin scheme de sprijin financiar pentru achiziționare și leasing***.
	Or. en

Amendamentul 485

Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute***, inclusiv a vehiculelor care utilizează combustibili cu emisii scăzute de carbon, acești combustibili fiind cei definiți în Directiva (UE) 2018/2001, care îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 29, 29a și 31 din directiva respectivă și în actele delegate asociate,*** din fiecare dintre aceste categorii.

Or. en

Justificare

Acest amendament aliniază monitorizarea și raportarea la natura orientativă a obiectivelor naționale, asigurându-se că planurile naționale și raportarea servesc mai degrabă la sprijinirea și monitorizarea progreselor înregistrate în direcția atingerii obiectivelor directivei decât la demonstrarea respectării obligațiilor. Amendamentul menține transparența și monitorizarea, evitând în același timp o sarcină disproporționată în materie de guvernanță. De asemenea, se clarifică faptul că raportarea ar trebui să țină seama în mod corespunzător de vehiculele care utilizează combustibili cu emisii scăzute de carbon, după caz, în concordanță cu o abordare deschisă din punct de vedere tehnologic.

Amendamentul 486
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, ***împărțite în*** autoturisme ***și camionete***, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute ***din fiecare dintre aceste categorii***.	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, ***indicând numărul de*** autoturisme, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Or. fr

Amendamentul 487
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor ***cu emisii zero și cu emisii scăzute*** din fiecare dintre aceste categorii.	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru stabilește și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor ***care utilizează energie regenerabilă*** din fiecare dintre aceste categorii.

Or. en

Amendamentul 488
Jacek Ozdoba
în numele Grupului ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru ***stabilește*** și	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru ***poate***

transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.	***stabili*** și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.

Or. en

Amendamentul 489
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru ***stabilește*** și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.	Până la 28 februarie 2031 și, ulterior, în fiecare an, fiecare stat membru ***poate stabili*** și transmite Comisiei numărul total de vehicule noi înmatriculate de întreprinderile mari pe teritoriul său în cursul anului calendaristic precedent, împărțite în autoturisme și camionete, precum și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute din fiecare dintre aceste categorii.

Or. en

Amendamentul 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Pentru fiecare an calendaristic, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare autoturism nou și fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculat ca vehicul al unei

întreprinderi pe teritoriul său. Aceste informații includ denumirea persoanei juridice care înmatriculează vehiculul, emisiile specifice de CO_2, masa în stare de funcționare și tipul de grup motopropulsor, astfel cum se specifică în certificatul de conformitate.

Or. en

Amendamentul 491
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Pentru fiecare an calendaristic, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare autoturism nou și fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculat ca vehicul al unei întreprinderi pe teritoriul său. Aceste informații includ denumirea persoanei juridice care înmatriculează vehiculul, emisiile specifice de CO_2, masa în stare de funcționare și tipul de grup motopropulsor, astfel cum se specifică în certificatul de conformitate.

Or. en

Amendamentul 492
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Atunci când își elaborează planurile naționale, statele membre garantează, de asemenea, implicarea corespunzătoare a autorităților regionale și locale, țin seama de circumstanțele regionale și locale, acordă o atenție deosebită zonelor mai

puțin dezvoltate, în special în ceea ce privește infrastructura de încărcare, și respectă principiul subsidiarității, acordând suficientă flexibilitate opțiunilor naționale și locale de punere în aplicare.

Or. en

Justificare

Adăugirile propuse se referă la principii mai ample de punere în aplicare, la implicarea părților interesate și la considerente teritoriale.

Amendamentul 493
Rosa Serrano Sierra

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La îndeplinirea obligațiilor de monitorizare și raportare în temeiul prezentului regulament, statele membre țin seama de coordonarea dintre prezentul regulament, Regulamentul (UE) 2023/1804 și planurile naționale de dezvoltare a rețelei.

Or. en

Amendamentul 494
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Până la 28 februarie 2028, iar ulterior o dată la doi ani, statele membre evaluează și impactul economic al regulamentului asupra întreprinderilor din sectorul autovehiculelor și transmit aceste date

Comisiei, care va ține seama de ele în cazul în care se dovedește necesară o revizuire a regulamentului.

Or. fr

Amendamentul 495
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	De la data intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia examinează, o dată la doi ani, impactul acestuia asupra sectorului parcurilor de vehicule ale întreprinderilor și evaluează dezvoltarea pieței vehiculelor electrice de ocazie, acordând o atenție deosebită evoluției valorii reziduale a vehiculelor electrice. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind principalele sale concluzii. În cazul în care evaluarea respectivă identifică efecte disproporționate sau dificultăți semnificative de aplicare, Comisia propune o revizuire a prezentului regulament.

Or. fr

Amendamentul 496
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	De la data intrării în vigoare a prezentului

regulament, Comisia efectuează, o dată la doi ani, o evaluare a efectelor directe și indirecte ale acestuia asupra IMM-urilor, microîntreprinderilor și consumatorilor privați și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind principalele sale concluzii. În cazul în care evaluarea respectivă identifică efecte disproporționate sau dificultăți semnificative de aplicare, Comisia propune o revizuire a prezentului regulament.

Or. fr

Amendamentul 497
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Pentru a asigura excluderea întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) și a persoanelor fizice din domeniul de aplicare, statele membre înregistrează următoarele date specifice:
	(a)Statutul persoanei care înmatriculează vehiculul:Dacă entitatea pe numele căreia este înmatriculat vehiculul este o întreprindere mare sau un intermediar financiar (de exemplu, o societate de leasing sau de închiriere).
	(b)Statutul utilizatorului final:Dacă persoana care înmatriculează vehiculul este un intermediar financiar, statutul locatarului sau al utilizatorului final se înregistrează ca:
	(i)întreprindere mare;
	(ii)microîntreprindere;
	(iii)întreprindere mică;
	(iv)întreprindere mijlocie;
	(v)persoană fizică.

Numitorul pentru obiectivele de conformitate include numai vehiculele în cazul cărora persoana care înmatriculează vehiculul și utilizatorul final sunt identificați drept întreprinderi mari.

Or. en

Amendamentul 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2b.Pentru a asigura excluderea întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) și a persoanelor fizice din domeniul de aplicare, statele membre înregistrează următoarele date specifice:
	(i) statutul persoanei care înmatriculează vehiculul:dacă entitatea pe numele căreia este înmatriculat vehiculul este o întreprindere mare sau un intermediar financiar;
	(ii) statutul utilizatorului final:dacă persoana care înmatriculează vehiculul este un intermediar financiar, statutul locatarului sau al utilizatorului final se înregistrează ca:
	(a) întreprindere mare;
	(b) microîntreprindere;
	(c) întreprindere mică;
	(d) întreprindere mijlocie;
	(d) persoană fizică.
	Numitorul pentru respectarea obiectivelor naționale include numai vehiculele în cazul cărora persoana care înmatriculează vehiculul sau utilizatorul final este o întreprindere mare.

Or. en

Amendamentul 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2c. Până la data de 28 februarie a fiecărui an, statele membre stabilesc și transmit Comisiei informațiile colectate în temeiul alineatelor (3) și (4) cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit într-un format digital standardizat care urmează să fie stabilit de Comisie.

Or. en

Amendamentul 500
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Până la data de 28 februarie a fiecărui an, statele membre stabilesc și transmit Comisiei informațiile colectate în temeiul alineatelor (1) și (2) cu privire la anul calendaristic precedent. Datele se transmit într-un format digital standardizat care urmează să fie stabilit de Comisie.

Or. en

Amendamentul 501
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

Comisia ține un registru accesibil public cu datele raportate de statele membre în conformitate cu prezentul articol.Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia publică pentru fiecare stat membru:

(a) numărul total de noi înmatriculări efectuate de întreprinderi mari;

(b) ponderea vehiculelor cu emisii zero în cadrul acestor înmatriculări;

(c) progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor naționale stabilite în anexă.

Or. en

Amendamentul 502
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 e (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Statele membre asigură corectitudinea și exhaustivitatea datelor transmise și pun la dispoziția Comisiei Europene un punct de contact pentru a răspunde în caz de erori sau omisiuni.

Or. en

Amendamentul 503
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 – paragraful 2 f (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a modifica cerințele în materie de date și parametrii acestui cadru de raportare.

Or. en

Amendamentul 504
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6a
	(1) Planurile de evaluare cuprind cel puțin următoarele elemente:
	(a) o evaluare a situației actuale și a evoluției viitoare a pieței în ceea ce privește utilizarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute de către întreprinderi, inclusiv a efectelor asupra pieței vehiculelor de ocazie;
	(b) o evaluare a diferitelor tipuri de parcuri de vehicule ale întreprinderilor, în special în ceea ce privește utilizarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, măsurile deja în vigoare și provocările cu care se confruntă acestea;
	(c) politicile și măsurile necesare pentru a se asigura că obiectivele menționate la articolul 3 sunt atinse, excluzând utilizarea obiectivelor specifice ale întreprinderilor;
	(d) măsurile, planificate sau adoptate, de eliminare a barierelor din calea utilizării vehiculelor cu emisii zero de pe piața vehiculelor de ocazie;
	(e) măsurile, planificate sau adoptate, pentru a asigura satisfacerea nevoilor în materie de infrastructură de reîncărcare pentru diferitele tipuri de parcuri de vehicule ale întreprinderilor, inclusiv pentru nodurile de mobilitate, cum ar fi aeroporturi, gări și depouri de camionete;
	(f) măsurile, planificate sau adoptate, de pregătire a rețelei de energie electrică pentru creșterea preconizată a cererii de energie;
	(g) măsurile, planificate sau adoptate, de promovare a pieței vehiculelor de ocazie

pentru vehiculele cu emisii zero și emisii scăzute.

(2) Fiecare stat membru își face public proiectul de plan național și se asigură că publicului și tuturor părților interesate li se oferă din timp posibilități efective de a participa la elaborarea planurilor naționale.

(3) Comisia Europeană emite orientări pentru statele membre cu privire la măsuri care să faciliteze și să accelereze adoptarea de către întreprinderi a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv recomandări privind reforma cadrului bugetar și cele mai bune practici identificate în întreaga Uniune Europeană pentru diferite tipuri de parcuri de vehicule ale întreprinderilor, precum și măsuri de sprijinire a pieței vehiculelor de ocazie. La elaborarea și actualizarea acestor orientări, Comisia Europeană se asigură că măsurile sunt diferențiate, proporționale și bazate pe dovezi, ținând seama de caracteristicile operaționale, tehnice și economice specifice ale categoriilor distincte de parcuri de vehicule ale întreprinderilor.

Comisia este asistată de un comitet compus din reprezentanți ai statelor membre, în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. Comitetul facilitează coordonarea și schimbul de bune practici și contribuie la elaborarea și actualizarea orientărilor menționate la prezentul alineat, ținând seama de diversitatea piețelor naționale și de componența flotelor. În plus, Comisia Europeană asigură implicarea structurată și continuă a părților interesate în pregătirea și actualizarea orientărilor.

Or. en

Justificare

Pentru a sprijini statele membre în elaborarea planurilor naționale, sugerăm să li se ofere mai multe orientări similare cadrelor naționale de politică din RICA. Aceasta include, printre

altele, îndrumarea acestora cu privire la modul de evaluare a pieței parcurilor auto ale întreprinderilor și la măsurile care trebuie puse în aplicare.

Amendamentul 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6a
	Informarea publică, comunicarea și vizibilitatea
	1. Comisia face publice proiectele de planuri naționale, recomandările sale și planul național final și le actualizează pe o pagină web dedicată de pe site-ul Comisiei.
	2. Comisia face publice informațiile colectate în temeiul articolului 6 alineatele (3) și (4) și le actualizează în formate deschise și prelucrabile automat, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (1) din Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului, care permit sortarea, căutarea, extragerea, compararea și reutilizarea datelor.
	3. Statele membre pun în aplicare acțiuni de informare și comunicare care vizează:
	(a) întreprinderi mari, în care descriu toate tipurile de sprijin financiar disponibile pentru întreprinderile mari pentru achiziționarea, leasingul, închirierea, închirierea cu opțiune de cumpărare, asigurarea, reîncărcarea sau exploatarea de vehicule cu emisii zero ale întreprinderilor;
	(b) publicul larg în ceea ce privește măsurile și sprijinul financiar disponibile pentru dezvoltarea unei piețe competitive a vehiculelor de ocazie cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 506
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6a
	Conformarea
	Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament de către întreprinderile mari și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și au efect de descurajare.
	Până la [a se introduce data] și, ulterior, în fiecare an, statele membre publică o listă a întreprinderilor mari care nu au respectat obligațiile prevăzute în prezentul regulament în cursul anului calendaristic precedent, inclusiv informații privind natura și amploarea neconformității.

Or. en

Amendamentul 507
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6a
	Raportul Comisiei
	În termen de [a se introduce data: 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia face o evaluare a impactului economic direct și indirect al prezentului regulament asupra IMM-urilor din perspectiva obiectivelor pe care

le urmărește și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu principalele constatări.

Or. de

Amendamentul 508
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6a
	Raportul Comisiei
	În termen de [a se introduce data: 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia face o evaluare a impactului economic direct și indirect al prezentului regulament asupra IMM-urilor din perspectiva obiectivelor pe care le urmărește și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu principalele constatări.

Or. de

Amendamentul 509
Daniel Attard

Propunere de regulament
Articolul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6a
	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, Comisia evaluează impactul prezentului regulament asupra disponibilității și accesibilității vehiculelor de ocazie cu emisii zero în toate statele membre, inclusiv asupra importurilor din țări terțe, și evaluează dacă sunt necesare măsuri suplimentare pentru a asigura un

acces echilibrat pe piața Uniunii.

Or. en

Justificare

Piețele mai mici și periferice depind în mare măsură de fluxurile de vehicule de ocazie. Fără o disponibilitate adecvată la a vehiculelor de ocazie, tranziția riscă să creeze un acces inegal la soluții de mobilitate curată între statele membre.

Amendamentul 510
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Articolul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6b
	În termen de ... [OP a se introduce data: doi ani de data intrării în vigoare a prezentului regulament] și ulterior o dată la doi ani, Comisia face o evaluare a impactului economic direct și indirect al prezentului regulament asupra IMM-urilor și consumatorilor persoane fizice din perspectiva obiectivelor pe care le urmărește și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu principalele constatări.

Or. en

Justificare

IMM-urile se bazează în mare măsură pe vehicule închiriate sau luate în leasing și sunt afectate indirect de prezentul regulament. IMM-urile furnizoare de servicii de mobilitate, cum ar fi societățile de logistică, aprovizionează adesea flote mai mari și, de asemenea, intră indirect în domeniul de aplicare. Regulamentul va avea un impact semnificativ asupra IMM-urilor, necesitând o analiză aprofundată din partea Comisiei Europene. Consumatorii sunt, de asemenea, afectați, deoarece majoritatea clienților de închirieri sunt persoane fizice, iar vehiculele finanțate de consumatori sunt adesea înregistrate de societăți de finanțare.

Amendamentul 511
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6b
	Planurile naționale pentru moduri alternative de transport
	Până la [data], fiecare stat membru elaborează și prezintă Comisiei un plan național care stabilește măsuri de promovare și dezvoltare a unor moduri alternative de transport pentru angajați, cu scopul de a reduce dependența de vehiculele deținute individual și de vehiculele de firmă. Planul național include măsuri care:
	(a) să îmbunătățească disponibilitatea, accesibilitatea și calitatea serviciilor de transport public;
	(b) să sprijine dezvoltarea și adoptarea unor soluții de mobilitate partajată, inclusiv a serviciilor de co-voiajare, de folosire în comun a autovehiculelor și de micromobilitate partajată;
	(c) să promoveze modurile active de transport, inclusiv mersul pe jos și mersul cu bicicleta, în special pentru navetă;
	(d) să încurajeze angajatorii să adopte planuri de mobilitate sustenabilă și stimulente pentru ca angajații să utilizeze moduri de transport alternative;
	(e) să îmbunătățească integrarea și interoperabilitatea diferitelor moduri și servicii de transport;
	(f) să monitorizeze progresele înregistrate și să evalueze eficacitatea măsurilor puse în aplicare.
	Statele membre actualizează planul național cel puțin o dată la doi ani și transmit Comisiei planul actualizat.

Or. en

Amendamentul 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6b
	Raportul Comisiei
	Până la 31 decembrie 2027, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport, împreună cu raportul menționat la articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242, în care evaluează dacă sunt considerate necesare măsuri specifice prin care să se încurajeze adoptarea vehiculelor grele cu emisii zero în Uniune, în special în ceea ce privește obiectivul climatic al Uniunii pentru 2040 și obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică până în 2050, astfel cum prevede Regulamentul (UE) 2021/1119. Raportul respectiv este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

Or. en

Amendamentul 513
Daniel Attard

Propunere de regulament
Articolul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6b
	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, Comisia monitorizează disponibilitatea vehiculelor cu emisii zero cu volanul pe partea dreaptă și accesibilitatea modelelor de vehicule introduse pe piață în statele membre mai mici și periferice și, după caz, propune măsuri de abordare a denaturărilor

semnificative în materie de aprovizionare.

Or. en

Justificare

Anumite state membre se confruntă cu constrângeri structurale la nivelul ofertei, legate de volumele mai reduse de producție de vehicule cu volan pe partea dreaptă. Tranziția nu ar trebui să reducă accesul la vehicule nepoluante la prețuri accesibile pe aceste piețe.

Amendamentul 514
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 6 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6c
	Planurile naționale pentru infrastructura de alimentare și încărcare
	Până la [data], fiecare stat membru stabilește și prezintă Comisiei un plan național pentru instalarea și extinderea infrastructurii de alimentare și de încărcare necesare pentru a sprijini tranziția către transportul rutier cu emisii zero și cu emisii scăzute. Planul național include măsuri care:
	(a) să asigure acoperirea adecvată a infrastructurii de încărcare accesibile public pentru autoturisme și camionete pe întreg teritoriul național;
	(b) să sprijine instalarea infrastructurii de încărcare la locul de muncă, în spațiile comerciale și în clădirile rezidențiale;
	(c) să faciliteze dezvoltarea de soluții de încărcare inteligentă și integrarea infrastructurii de încărcare în sistemul de energie electrică; (d) să identifice și să abordeaza barierele din calea instalării infrastructurii de încărcare și încărcare, inclusiv obstacolele administrative, de reglementare și legate de rețea;
	(e) să sprijine dezvoltarea infrastructurii care deservește zonele urbane, rurale și

îndepărtate;

(f) să monitorizeze instalarea infrastructurii și să evalueze progresele înregistrate în direcția îndeplinirii obiectivelor naționale și ale Uniunii.

Statele membre actualizează planul național cel puțin o dată la doi ani și transmit Comisiei planul actualizat.

Or. en

Amendamentul 515
Daniel Attard

Propunere de regulament
Articolul 6 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Articolul 6c
	Până la 28 februarie 2028 și, ulterior, o dată la doi ani, Comisia evaluează interacțiunea dintre prezentul regulament și aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în temeiul Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare și al Regulamentului de minimis, cu scopul de a simplifica cerințele administrative, a asigura securitatea juridică și a facilita accesul la măsurile de ajutor care sprijină adoptarea vehiculelor cu emisii zero.

Or. en

Justificare

Cerințele actuale ale Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare (RGECA) creează sarcini administrative semnificative și insecuritate juridică pentru operatorii de flote și autoritățile publice, în special în ceea ce privește calcularea intensității ajutorului și cerințele privind efectul stimulativ.

Amendamentul 516
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 7	***eliminat***
Revizuire	
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	

Or. en

Amendamentul 517
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propunere de regulament
Articolul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 7	***eliminat***
Revizuire	
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	

Or. en

Amendamentul 518
Adrian-George Axinia

Propunere de regulament
Articolul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 7	***eliminat***
Revizuire	
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	

Or. en

Amendamentul 519
Carlo Fidanza

Propunere de regulament
Articolul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 7	***eliminat***
Revizuire	
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	

Or. en

Justificare

Articolul 7 ar trebui eliminat pentru a se asigura coerența cu obiectivele naționale orientative și cu abordarea proporțională în materie de guvernanță. O clauză de revizuire prescriptivă care anticipează revizuirile obiectivelor este inutilă în cazul în care obiectivele sunt puncte de referință, nu obligații. Raportarea periodică de către statele membre este suficientă pentru evaluarea Comisiei, în timp ce orice revizuire legislativă viitoare ar trebui să urmeze procedurile ordinare ale Uniunii.

Amendamentul 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie ***2032***, Comisia ***revizuiește prezentul regulament și, după caz,*** prezintă ***o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective*** privind ***ponderea*** vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** pentru ***perioada de după 2035***.	Până la 31 decembrie ***2028***, Comisia prezintă ***un raport de evaluare aprofundată*** privind ***maturitatea și stabilitatea financiară a pieței*** vehiculelor ***de ocazie*** cu emisii zero***. În cazul în care valoarea reziduală medie a vehiculelor electrice de ocazie se depreciază cu peste 20 % față de estimările din 2025, obiectivele*** pentru ***2030 stabilite la articolul 3 se amână cu trei ani***.

Or. fr

Justificare

Obiectivul este de a evalua rapid viabilitatea vehiculelor electrice pe piața vehiculelor de ocazie, pentru a oferi o mai mare vizibilitate și siguranță profesioniștilor din sector.

Amendamentul 521
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie ***2032***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** pentru perioada de după 2035.	Până la 31 decembrie ***2030***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***pentru perioada de după 2035 și, dacă este cazul, de introducere a unor cerințe obligatorii de încărcare inteligentă și bidirecțională*** pentru perioada de după 2035. ***Revizuirea evaluează măsurile puse în aplicare de statele membre pentru a accelera adoptarea vehiculelor cu emisii zero, cu scopul de a stabili orientări suplimentare și evaluează fezabilitatea extinderii domeniului de aplicare la alte categorii de***

vehicule, cum ar fi vehiculele grele.

Or. en

Justificare

The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.

Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.

Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.

Amendamentul 522
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până ***la 31 decembrie 2032***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, ***inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035***.	Până ***în 2035***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, ***ținând seama de evoluțiile tehnologice, de instalarea infrastructurilor, accesibilitatea prețurilor, competitivitatea industrială și de realitățile operaționale***.

Or. en

Amendamentul 523
Isabelle Le Callennec

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie ***2032***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	Până la 31 decembrie ***2030***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.

Or. en

Amendamentul 524
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie ***2032***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	Până la 31 decembrie ***2030***, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.

Or. fr

Amendamentul 525
Markus Ferber

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere ***legislativă*** de modificare a acestuia***, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035***.	Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere de modificare a acestuia.

Or. en

Amendamentul 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de ***modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035***.	Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de ***extindere a domeniului său de aplicare, în special la întreprinderile mijlocii cu parcuri mari de vehicule***.

Or. en

Amendamentul 527
Yvan Verougstraete

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, ***inclusiv*** pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero ***și cu emisii scăzute*** pentru perioada de după 2035.	Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero pentru perioada de după 2035.

Or. en

Amendamentul 528
Dario Tamburrano

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035. ***Revizuirea examinează următoarele aspecte:*** ***(a) fezabilitatea extinderii domeniului de aplicare al prezentului regulament la categorii suplimentare de vehicule, inclusiv la vehiculele grele;*** ***(b) evoluțiile privind evaluarea, transparența și verificarea stării de sănătate a bateriilor pentru vehicule electrice;*** ***(c) necesitatea unor cerințe armonizate la nivelul Uniunii privind transparența și verificarea stării de sănătate a bateriilor pentru vehicule electrice, ținând seama de evoluțiile tehnologice, de Regulamentul (UE) 2023/1542 și de standardele internaționale relevante;*** ***(d) interacțiunea dintre prezentul regulament și viitoarea legislație a Uniunii privind inspecția tehnică auto, inspecția vehiculelor și sustenabilitatea bateriilor.***

Or. en

Amendamentul 529
Rosa Serrano Sierra

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035.	Până la 31 decembrie 2032, Comisia revizuiește prezentul regulament și, după caz, prezintă o propunere legislativă de modificare a acestuia, inclusiv pentru stabilirea de obiective privind ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute pentru perioada de după 2035. ***Revizuirea evaluează coerența cu Regulamentul (CE) nr. 2023/1804.***

Or. en

Amendamentul 530
Li Andersson

Propunere de regulament
Articolul 23 – paragraful 7 – punctul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Până cel târziu la 31 decembrie 2027 și în paralel cu revizuirea Regulamentului (UE) 2019/1242, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o nouă propunere legislativă de intensificare a achizițiilor de mărfuri cu emisii zero de către întreprinderile mari.

Or. en

Amendamentul 531
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	După fiecare aplicare a valorilor-țintă prevăzute la articolul 3, Comisia verifică

anual ce efecte are prezentul regulament asupra industriei auto europene, fiind vizate mai ales producția, ocuparea forței de muncă, furnizorii, cercetarea și dezvoltarea, investițiile, deciziile de implantare teritorială, prețurile vehiculelor, ratele de leasing, valorile reziduale, piețele mașinilor de ocazie, competitivitatea, balanța comercială, dependențele de furnizori externi de materii prime și baterii și autonomia strategică a Uniunii.

Or. de

Justificare

Articolul 7 aduce un element de siguranță în plus, în eventualitatea că valorile-țintă chiar se vor activa la o dată ulterioară. El nu înlocuiește măsura suspensivă, ci o completează. Clauza de încetare a efectelor nu permite ca anumite reglementări greșite sau nocive să rămână în vigoare pe termen nedefinit.

Amendamentul 532
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	În cazul în care evaluarea periodică a normelor, efectuată o dată la doi ani, identifică efecte disproporționate sau dificultăți semnificative de aplicare, Comisia prezintă, dacă este cazul, o revizuire a prezentului regulament.

Or. fr

Amendamentul 533
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	În plus, Comisia verifică anual dacă sunt în continuare îndeplinite condițiile pentru o aplicare proporțională a valorilor-țintă. În acest scop, verifică cu foarte mare atenție infrastructura de încărcare și de rețea, prețurile la electricitate, disponibilitatea vehiculelor, absorbția în piață, evoluția cererii, efectele pe ciclul de viață, evoluția emisiilor la nivel global, valoarea adăugată măsurabilă a măsurilor, precum și disponibilitatea unor alternative neutre tehnologic, care presupun mai puține intervenții publice.

Or. de

Justificare

Articolul 7 aduce un element de siguranță în plus, în eventualitatea că valorile-țintă chiar se vor activa la o dată ulterioară. El nu înlocuiește măsura suspensivă precedentă, ci o completează. Clauza de încetare a efectelor nu permite ca anumite reglementări greșite sau nocive să rămână în vigoare pe termen nedefinit.

Amendamentul 534
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	În cazul în care constată că valorile-țintă au efecte negative considerabile asupra industriei auto, lanțurilor de aprovizionare, ocupării forței de muncă, întreprinderilor, consumatorilor sau contribuabililor, Comisia prezintă fără întârziere o propunere legislativă pentru a suspenda, modifica sau elimina valorile-țintă. Până când nu se ia o decizie cu privire la această propunere legislativă, nu se pot introduce valori-țintă mai stricte, nici obligații suplimentare pentru statele membre, întreprinderi, producătorii de vehicule sau operatorii de

flote.

Or. de

Justificare

Articolul 7 aduce un element de siguranță în plus, în eventualitatea că valorile-țintă chiar se vor activa la o dată ulterioară. El nu înlocuiește măsura suspensivă precedentă, ci o completează. Clauza de încetare a efectelor nu permite ca anumite reglementări greșite sau nocive să rămână în vigoare pe termen nedefinit.

Amendamentul 535
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Valorile-țintă încetează să se aplice la cel târziu trei ani după prima lor aplicare dacă Parlamentul European și Consiliul nu hotărăsc explicit, pe baza unei evaluări de impact actualizate, a unor dovezi pozitive în conformitate cu alineatele (1) și (2) și prin procedura legislativă ordinară, că trebuie să se aplice în continuare.

Or. de

Justificare

Articolul 7 aduce un element de siguranță în plus, în eventualitatea că valorile-țintă chiar se vor activa la o dată ulterioară. El nu înlocuiește măsura suspensivă precedentă, ci o completează. Clauza de încetare a efectelor nu permite ca anumite reglementări greșite sau nocive să rămână în vigoare pe termen nedefinit.

Amendamentul 536
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propunere de regulament
Articolul 7 – paragraful 1 e (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului, integral și transparent, toate evaluările, datele și premisele pe care se bazează verificările prevăzute la prezentul articol.

Or. de

Justificare

Articolul 7 aduce un element de siguranță în plus, în eventualitatea că valorile-țintă se vor activa la o dată ulterioară. El nu înlocuiește măsura suspensivă precedentă, ci o completează. Clauza de încetare a efectelor nu permite ca anumite reglementări greșite sau nocive să rămână în vigoare pe termen nedefinit.

Amendamentul 537
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propunere de regulament
Articolul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul 8	***eliminat***
Intrare în vigoare	
Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	
Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	

Or. en