Parlamentul European
2024-2029

Comisia pentru mediu, climă și siguranță alimentară
Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor
Comisia pentru transport și turism

2025/0422(COD)

26.6.2026

AMENDAMENTELE 1 - 170

Procedură simplificată fără proiect de raport (articolul 52 din Regulamentul de procedură)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Modificarea Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 și (UE) 2024/1257 ale Parlamentului European și ale Consiliului în ceea ce privește simplificarea cerințelor tehnice și a procedurilor de încercare pentru autovehicule

Propunere de regulament
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Amendamentul 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) ***Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi)[3] din 2024 a subliniat că numărul și complexitatea normelor riscă să limiteze marja de manevră a întreprinderilor din Uniune și să le împiedice să rămână competitive. O analiză detaliată a*** Regulamentelor (CE) 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] și (UE) 2024/1257[7] ale Parlamentului European și ale Consiliului ***a evidențiat, de asemenea,*** sarcina administrativă excesivă și costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. ***Pe baza acestor constatări, este oportun*** să ***se*** simplifice anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile și să se reducă sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor.	(1) ***În orientările sale politice pentru mandatul 2024–2029 al Comisiei Europene, președinta von der Leyen a prezentat o nouă viziune pentru prosperitatea și competitivitatea sustenabilă ale Europei, care include un pact pentru o industrie curată, menit să sprijine întreprinderile și să creeze condițiile adecvate pentru atingerea obiectivelor noastre comune. Pe baza schimburilor de opinii desfășurate în cadrul dialogului strategic privind viitorul industriei autovehiculelor și a unui sondaj transmis de Comisie către peste 130 de părți interesate, Comisia a identificat nouă modificări ale*** Regulamentelor (CE) 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] și (UE) 2024/1257[7] ale Parlamentului European și ale Consiliului***, care ar putea reduce*** sarcina administrativă excesivă și costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. ***Aceste modificări urmăresc*** să simplifice anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile și să se reducă sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor ***și nici siguranța utilizatorilor drumurilor, inclusiv a celor vulnerabili, cum sunt pietonii și bicicliștii***.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.
4 Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea	4 Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea

anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI:

anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Amendamentul 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi)[3] din 2024 a subliniat că numărul și complexitatea normelor riscă să limiteze marja de manevră a întreprinderilor din Uniune și să le împiedice să rămână competitive. O analiză detaliată a Regulamentelor (CE) 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] și (UE) 2024/1257[7] ale Parlamentului European și ale Consiliului a evidențiat, de asemenea, ***sarcina administrativă excesivă și***	(1) Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi)[3] din 2024 a subliniat că numărul și complexitatea normelor riscă să limiteze marja de manevră a întreprinderilor din Uniune și să le împiedice să rămână competitive. O analiză detaliată a Regulamentelor (CE) 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] și (UE) 2024/1257[7] ale Parlamentului European și ale Consiliului a evidențiat, de asemenea, ***necesitatea de a reevalua procesele***

costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. Pe baza acestor constatări, este oportun să se simplifice anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile ***și să se reducă sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități***, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor.

administrative, pentru a reduce costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. Pe baza acestor constatări, este oportun să se simplifice anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor ***și nici siguranța ocupanților acestora, inclusiv a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, dar nici condițiile de muncă sigure pentru conducătorii auto***.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

4 Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

4 Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de

vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Amendamentul 3
Philippe Olivier

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi)[3] din 2024 a subliniat că numărul și complexitatea normelor riscă să limiteze marja de manevră a întreprinderilor din Uniune și să le împiedice să rămână competitive. O analiză detaliată a Regulamentelor (CE) 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] și (UE) 2024/1257[7] ale Parlamentului European și ale Consiliului a evidențiat, de asemenea, sarcina administrativă excesivă și costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. Pe baza acestor constatări, este oportun să se simplifice anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile și să se reducă sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor.	(1) Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi)[3] din 2024 a subliniat că numărul și complexitatea normelor riscă să limiteze marja de manevră a întreprinderilor din Uniune și să le împiedice să rămână competitive. O analiză detaliată a Regulamentelor (CE) 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] și (UE) 2024/1257[7] ale Parlamentului European și ale Consiliului a evidențiat, de asemenea, sarcina administrativă excesivă și costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. Pe baza acestor constatări ***și pentru a proteja competitivitatea producătorilor europeni de autovehicule***, este oportun să se simplifice ***sau chiar să se elimine*** anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile și să se reducă sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.
[4] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[4] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
[5] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului	[5] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului

din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al

din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al

Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Justificare

Le seuil assoupli des 10 % de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Amendamentul 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1a) Deși anumite cerințe pot fi simplificate pentru a evita sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități, trebuie reamintit că, prin adoptarea unor cerințe solide și orientate spre viitor în materie de siguranță, UE are un rol decisiv în stabilirea standardelor, ceea ce are efecte pozitive asupra sectorului autovehiculelor și asupra competitivității acestuia, prin consolidarea reputației mărcilor sale în materie de siguranță și prin influența considerabilă pe care o exercită în dezbaterile internaționale în materie de standardizare, în special în cadrul CEE-

ONU. Este un aspect care ar trebui luat în considerare atunci când se discută despre simplificări suplimentare și derogări de la cerințele existente.

Or. en

Amendamentul 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor[8] a ***solicitat*** un pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor, ***prin îmbunătățirea coerenței*** și ***a consecvenței*** între diferitele cerințe de reglementare.	(2) Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor[8] ***a recunoscut că actualul cadru de reglementare asigură predictibilitatea și contribuie la atingerea obiectivelor noastre comune de politică publică, solicitând totodată*** un pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor***, care să îmbunătățească coerența*** și ***consecvența*** între diferitele cerințe de reglementare.
[8] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, [COM(2025) 95 final].	[8] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, [COM(2025) 95 final].

Or. en

Amendamentul 6
Maria Grapini

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor[8] a solicitat un pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor, prin îmbunătățirea coerenței și a consecvenței între diferitele cerințe de reglementare.	(2) Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor[8] a solicitat un pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor, prin îmbunătățirea coerenței și a consecvenței între diferitele cerințe de reglementare ***și pentru reducerea sarcinii administrative***.
[8] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, [COM(2025) 95 final].	[8] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, [COM(2025) 95 final].

Or. ro

Amendamentul 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Propunere de regulament
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Ritmul rapid al dezvoltării tehnologice a sistemelor de conducere automatizată și necesitatea unui cadru de reglementare armonizat impun actualizarea și simplificarea cadrului actual de omologare de tip. Pentru a permite investiții la scară largă, pragurile pentru seriile mici care limitează volumele de producție ale vehiculelor echipate cu sisteme de conducere automatizată ar trebui, în anumite condiții, să fie majorate, iar procedurile de omologare de tip ar trebui să devină mai adaptabile și etapizate, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice. Vehiculele complet automatizate generează datele operaționale relevante pentru siguranță

care sunt necesare pentru o omologare de tip completă numai prin utilizarea lor în condiții reale. Prin urmare, este oportun să se creeze, în cadrul existent pentru seriile mici, o omologare de tip intermediară specifică, recunoscută în întreaga Uniune, care să permită testarea și utilizarea comercială înainte de introducerea pe scară largă a vehiculelor automatizate, sub rezerva unui domeniu definit de proiectare operațională, a monitorizării obligatorii în timpul utilizării și a unei perioade de valabilitate limitate. În plus, pentru a reduce barierele la intrarea pe piață pentru inovatorii axați pe software și pentru a promova un ecosistem european competitiv pentru tehnologiile de conducere automatizată, procedura existentă de omologare de tip în mai multe etape ar trebui adaptată pentru a permite certificarea independentă a unui vehicul de bază ca fiind pregătit pentru sistemul de conducere automatizată (ADS[1a]), confirmând faptul că elementele sale hardware îndeplinesc cerințele minime definite, astfel încât o etapă ulterioară de omologare să poată viza exclusiv integrarea software-ului sistemului de conducere automatizată.

[1a] Definiție bazată pe articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426 al Comisiei.

Or. en

Amendamentul 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Propunere de regulament
Considerentul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2b) Lipsa unor norme armonizate privind testarea și implementarea sistemelor de conducere automatizată pe drumurile publice a creat un mediu de reglementare fragmentat la nivelul statelor membre, ceea ce a dus la creșterea costurilor pentru operatori și a împiedicat dezvoltarea. Prin urmare, ar trebui stabilite cerințe minime armonizate la nivelul Uniunii pentru a se asigura recunoașterea pe întreg teritoriul Uniunii a autorizației acordate de un stat membru pentru încercare sau punerea în circulație a unui vehicul automatizat sau complet automatizat sau pentru utilizarea platformelor de testare transfrontaliere, care sunt esențiale pentru generarea datelor operaționale necesare implementării la scară largă și acceptării publice. Pentru a asigura siguranța și supravegherea, această recunoaștere reciprocă a testării și implementării ar trebui sprijinită și coordonată printr-un mecanism armonizat de colectare și transmitere a datelor operaționale, gestionat de Comisie sau de un organism desemnat al Uniunii. În plus, finanțarea publică bine direcționată și coordonată poate acționa ca un catalizator pentru investițiile private, reducând riscurile tehnologice, consolidând încrederea investitorilor și creând condițiile în care capitalul privat poate fi mobilizat la o scară relevantă din punct de vedere comercial. Concentrarea finanțării publice a Uniunii și a statelor membre asupra unui număr limitat de inițiative de mare amploare, cu potențial ridicat și transfrontaliere, care integrează tehnologii și sisteme de conducere autonomă, inclusiv prin intermediul unor instrumente precum Orizont Europa, Mecanismul pentru interconectarea Europei și alte programe viitoare din cadrul financiar multianual, este esențială pentru maximizarea acestui

efect de levier.

Or. en

Amendamentul 9
Philippe Olivier

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) Deși prezentul regulament este adoptat pentru instituirea și funcționarea pieței interne, simplificarea și raționalizarea cerințelor tehnice, a procedurilor de încercare și a normelor privind omologarea de tip a autovehiculelor sprijină, de asemenea, obiectivul mai larg al Uniunii ***de a promova integrarea treptată a țărilor candidate pe piața Uniunii***. Prin promovarea convergenței în materie de reglementare, a alinierii la regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și a punerii în aplicare coerente a acquis-ului Uniunii, prezentul regulament contribuie la reducerea barierelor tehnice din calea comerțului, la consolidarea lanțurilor valorice europene integrate ale autovehiculelor și la sporirea rezilienței și a competitivității ecosistemului european al autovehiculelor, fără a afecta autonomia ***dreptului Uniunii sau a procesului*** decizional al ***Uniunii***.	(4) Deși prezentul regulament este adoptat pentru instituirea și funcționarea pieței interne, simplificarea și raționalizarea cerințelor tehnice, a procedurilor de încercare și a normelor privind omologarea de tip a autovehiculelor sprijină, de asemenea, obiectivul mai larg al Uniunii. Prin promovarea convergenței în materie de reglementare, a alinierii la regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și a punerii în aplicare coerente a acquis-ului Uniunii, prezentul regulament contribuie la reducerea barierelor tehnice din calea comerțului, la consolidarea lanțurilor valorice europene integrate ale autovehiculelor și la sporirea rezilienței și a competitivității ecosistemului european al autovehiculelor, fără a afecta autonomia ***și procesul*** decizional al ***statelor membre***.

Or. fr

Justificare

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour

les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Amendamentul 10
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(4a) Menținerea calendarului actual pentru corectarea factorului de utilitate (UF) în noiembrie 2026 și noiembrie 2027 este esențială pentru a asigura că reglementările privind emisiile de CO_2, impozitarea vehiculelor și informarea consumatorilor reflectă cu exactitate performanța în condiții reale de conducere a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile (PHEV). Cu toate acestea, chiar și după aceste corecții, datele reale arată că vehiculele electrice hibride reîncărcabile (PHEV) consumă benzină și emit de 1,7 până la 2 ori mai mult CO_2 decât indică valorile oficiale. Prin urmare, începând din 2030, factorul de utilitate ar trebui actualizat pentru noile vehicule electrice hibride reîncărcabile (PHEV) pe baza celor mai recente date provenite de la dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil (OBFCM). Începând din anul respectiv, factorul de utilitate (UF) ar trebui actualizat anual, aplicând valori specifice fiecărui producător, determinate în funcție de performanța acestuia pe baza datelor OBFCM.

Or. en

Amendamentul 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) Pentru a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto, siguranța rutieră și concurența loială, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului[9] prevăd obligația instalării unui tahograf în vehiculele de marfă cu o greutate mai mare de 3,5 tone. Cu toate acestea, articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 permite statelor membre să scutească de această cerință vehiculele menționate la articolul 13 alineatul (1) și alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.	(5) Pentru a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto, ***a consolida*** siguranța rutieră și ***a spori*** concurența loială, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului[9] prevăd obligația instalării unui tahograf în vehiculele de marfă cu o greutate mai mare de 3,5 tone***, ca instrument esențial de asigurare a respectării normelor privind perioadele de conducere și de repaus***. Cu toate acestea, articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 permite statelor membre să scutească de această cerință vehiculele menționate la articolul 13 alineatul (1) și alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006***, cu condiția ca aceste scutiri să nu aducă atingere obiectivelor articolului 1 din regulamentul respectiv, și anume armonizarea condițiilor de concurență între modurile de transport interior, în special transportul rutier, îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere, precum și promovarea unor practici îmbunătățite de monitorizare și asigurare a respectării normelor de către statele membre și a unor practici de lucru îmbunătățite în industria transportului rutier***.
[9] Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și	[9] Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și

al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Amendamentul 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective. ***Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 reprezintă un efort semnificativ pentru operatorii de vehicule și conducătorii auto și încetinește creșterea numărului de vehicule*** utilitare ***ușoare electrice cu baterii***.	(6) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective. ***Cu toate acestea, vehiculele*** utilitare ***cu o greutate mai mare de 3,5 tone continuă să prezinte un risc ridicat pentru siguranță din cauza masei lor și a impactului potențial în cazul unei coliziuni cu alți utilizatori ai drumurilor***. ***Impunerea utilizării tahografelor pentru aceste vehicule poate contribui la reducerea acestor riscuri, în special prin prevenirea accidentelor cauzate de oboseală și prin promovarea unor condiții de muncă echitabile. În plus, deși unele camionete electrice cântăresc în prezent peste 3,5 tone, există un potențial ridicat de reducere a greutății acestora datorită evoluțiilor în proiectarea bateriilor și utilizării materialelor ușoare. Prin urmare, este necesar să se stimuleze o trecere mai rapidă la camionete electrice cu o greutate mai redusă, care vor oferi beneficii suplimentare utilizatorilor și în***

ceea ce privește o eficiență energetică îmbunătățită și, implicit, costuri mai mici de încărcare, beneficii societale mai ample prin reducerea impactului asupra infrastructurii rutiere, precum și beneficii în materie de siguranță rutieră prin reducerea efectelor coliziunilor.

Or. en

Amendamentul 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) ***Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de*** 3,5 tone ***și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca*** vehiculele utilitare ușoare ***cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective***. ***Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 reprezintă un efort semnificativ pentru operatorii de vehicule și conducătorii auto și încetinește creșterea numărului de vehicule utilitare*** ușoare ***electrice cu baterii***.	(6) ***Pragul de*** 3,5 tone ***peste care se aplică normele privind tahografele a fost stabilit înainte de introducerea pe scară largă a echipamentelor obligatorii de siguranță și de control al emisiilor cu care sunt dotate în prezent*** vehiculele utilitare ușoare. ***Aceste echipamente pot reduce sarcina utilă, astfel încât unele camionete moderne cu diferite grupuri motopropulsoare ajung să depășească acest prag, deși efectuează aceleași operațiuni de transport național ca vehiculele mai*** ușoare***. În plus, Uniunea a recunoscut deja limita de 4,25 tone ca fiind adecvată pentru această categorie de vehicule în Directiva (UE) 2025/2205, care permite titularilor unui permis de conducere de categoria B să conducă astfel de vehicule. Prin urmare, este oportun să se alinieze limitele relevante din prezentul regulament, menținând totodată marja de apreciere a statelor membre în ceea ce privește operațiunile de transport național***.

Or. en

Amendamentul 14
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Din cauza greutății ***bateriei,*** vehiculele utilitare ușoare ***electrice cu baterie ar putea depăși o greutate*** de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, ***chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele*** utilitare ușoare cu ***motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective***. ***Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 reprezintă un efort semnificativ pentru operatorii de vehicule și conducătorii auto și încetinește creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare electrice cu baterii***.	(6) Din cauza greutății ***echipamentelor obligatorii de securitate actuale cu care sunt dotate*** vehiculele utilitare ușoare***, acestea tind să depășească greutatea*** de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014. ***Indiferent de tipul de propulsie, regimul aplicabil vehiculelor grele ar trebui să se aplice numai vehiculelor*** utilitare ușoare cu ***o greutate de cel puțin 4,25 tone***.

Or. en

Amendamentul 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) ***Din cauza greutății bateriei,*** vehiculele utilitare ușoare ***electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de*** 3,5 tone ***și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină*** utilă ***și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare*** ușoare ***cu motor cu ardere internă care nu***	(6) ***Pragul de*** 3,5 tone ***peste care se aplică normele privind tahografele a fost stabilit înainte de introducerea echipamentelor obligatorii de siguranță și de control al emisiilor cu care sunt dotate în prezent toate vehiculele utilitare ușoare, care reduc semnificativ sarcina*** utilă***, astfel că camionetele moderne, indiferent de tipul grupului***

intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective. Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 reprezintă un efort semnificativ pentru operatorii de vehicule ***și conducătorii auto și încetinește creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare electrice cu baterii***.	***motopropulsor, ajung să depășească acest prag, deși efectuează aceleași operațiuni de transport național ca vehiculele mai*** ușoare. ***În plus, Uniunea a recunoscut deja limita de 4,25 tone ca fiind adecvată pentru această categorie de vehicule în Directiva (UE) 2025/2205, care permite titularilor unui permis de conducere de categoria B să conducă astfel*** de vehicule. ***Este incoerent să se mențină pragul de 3,5 tone pentru tahografe, la care Uniunea a renunțat în mod efectiv în alte acte legislative, iar prezentul regulament ar trebui să alinieze limitele respective.***

Or. en

Amendamentul 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective. Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ***reprezintă un efort semnificativ pentru operatorii de vehicule și conducătorii auto și încetinește creșterea*** numărului de vehicule utilitare ușoare electrice cu baterii.	(6) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective. Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ***poate impune cerințe suplimentare și poate determina încetinirea creșterii*** numărului de vehicule utilitare ușoare electrice cu baterii.

Or. en

Amendamentul 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ar trebui eliminată cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterii cu o greutate mai mică de 4,25 tone.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ar trebui eliminată cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterii cu o greutate mai mică de 4,25 tone.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) ***Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ar trebui eliminată cerința privind instalarea tahografului pentru*** vehiculele utilitare ușoare ***electrice cu baterii*** cu o greutate ***mai mică de*** 4,25 tone.	(7) Vehiculele utilitare ușoare cu o greutate ***cuprinsă între 3,5 și*** 4,25 tone ***sunt utilizate în principal de întreprinderi mici și mijlocii și de meseriași care transportă unelte și materiale în cadrul operațiunilor de transport național. Obligațiile privind tahografele impun costuri recurente legate de sarcinile administrative și de echipamente, disproporționate pentru astfel de operațiuni. Prin urmare, este oportun să fie scutite de la această obligație toate vehiculele din categoria de greutate respectivă utilizate pentru transportul de mărfuri, atunci când transportul nu este efectuat contra cost în numele unui terț, ci în contul propriu al întreprinderii sau al conducătorului auto și când conducerea vehiculului nu constituie activitatea principală a persoanei care îl conduce, indiferent de tipul de propulsie, astfel încât scutirea să se bazeze pe funcția și masa vehiculului, iar nu pe grupul său motopropulsor, și să nu dezavantajeze în mod arbitrar vehiculele convenționale sau hibride care îndeplinesc aceleași sarcini.***

Or. en

Amendamentul 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ***ar trebui eliminată*** cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare ***electrice cu baterii*** cu o ***greutate mai mică de*** 4,25 tone.	(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ***statele membre ar trebui să poată elimina*** cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare cu o ***masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dar care nu depășește*** 4,25 tone***, indiferent de tipul de propulsie al acestora, atunci când aceste vehicule sunt utilizate exclusiv pentru transport național***.

Or. en

Justificare

O astfel de scutire ar trebui să reducă sarcinile administrative disproporționate pentru întreprinderile mici și mijlocii și pentru meseriași, fără a afecta normele naționale existente privind traficul, competențele de asigurare a respectării legislației și normele privind timpul de lucru.

Amendamentul 21
Philippe Olivier

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ***ar trebui eliminată*** cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterii cu o greutate mai mică de 4,25 tone.	(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterii cu o greutate mai mică de 4,25 tone ***ar trebui eliminată la nivel național, dar ar trebui aplicată atunci când astfel de vehicule sunt utilizate în transportul internațional de mărfuri***.

Or. fr

Justificare

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Amendamentul 22
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ar trebui eliminată cerința privind instalarea tahografului pentru ***vehiculele*** utilitare ușoare ***electrice cu baterii*** cu o greutate mai mică de 4,25 tone.	(7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ar trebui eliminată cerința privind instalarea tahografului pentru ***orice vehicule*** utilitare ușoare cu o greutate mai mică de 4,25 tone.

Or. en

Amendamentul 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(7a) Tahografele inteligente pot

contribui la eficiența operațională a operatorilor, nu numai ca instrument esențial pentru asigurarea respectării normelor UE privind perioadele de conducere și de repaus, ci și prin furnizarea unei surse securizate și fiabile de date care să permită practici mai eficiente în materie de logistică și de gestionare a parcurilor auto, inclusiv o planificare, o monitorizare și o alocare a resurselor îmbunătățite.

Or. en

Amendamentul 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(7b) Întrucât rolul tahografelor ca instrument esențial pentru asigurarea respectării normelor Uniunii privind perioadele de conducere și de repaus, contribuind astfel la aplicarea uniformă a acestor norme, la asigurarea unei concurențe loiale și la protecția lucrătorilor din transportul rutier în întreaga Uniune, se bazează pe interoperabilitatea dintre tahografe și echipamentele și sistemele utilizate de autoritățile de control.

Or. en

Amendamentul 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilitare ușoare electrice utilizate exclusiv pentru transportul intern.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilitare ușoare electrice utilizate exclusiv pentru transportul intern.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilitare ușoare ***electrice*** utilizate exclusiv pentru transportul intern.	(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilitare ușoare utilizate exclusiv pentru transportul intern. ***Această derogare vizează numai obligația***

de înregistrare și elimină o sarcină administrativă dublă pentru operatori, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii și pentru meseriași. Derogarea nu afectează limitele privind timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE și nici cerințele privind tahografele aplicabile transportului internațional și operațiunilor de cabotaj efectuate cu vehicule cu o masă mai mare de 2,5 tone, în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1054. Derogarea nu afectează nici normele naționale privind traficul rutier, nici competențele de asigurare a respectării legislației.

Or. en

Amendamentul 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor ***utilitare ușoare electrice*** utilizate exclusiv pentru transportul intern.	(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilizate exclusiv pentru transportul intern. ***Această derogare vizează numai obligația de înregistrare și nu afectează în niciun fel protecția conducătorilor auto. Limitele privind timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE continuă să se aplice pe deplin tuturor conducătorilor auto vizați, iar transportul internațional și operațiunile de cabotaj efectuate cu vehicule cu o masă mai mare de 2,5 tone rămân supuse cerințelor privind tahografele prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1054. Prin urmare, derogarea elimină o sarcină administrativă dublă, fără a reduce***

garanțiile sociale sau de siguranță rutieră existente.

Or. en

Amendamentul 29
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor ***utilitare ușoare electrice*** utilizate exclusiv pentru transportul intern.	(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilizate exclusiv pentru transportul intern. ***Această derogare vizează numai obligația de înregistrare și nu afectează în niciun fel protecția conducătorilor auto. Limitele privind timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE continuă să se aplice pe deplin tuturor conducătorilor auto vizați, iar transportul internațional și operațiunile de cabotaj efectuate cu vehicule cu o masă mai mare de 2,5 tone rămân supuse cerințelor privind tahografele prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1054. Prin urmare, derogarea elimină o sarcină administrativă dublă, fără a reduce garanțiile sociale sau de siguranță rutieră existente.***

Or. en

Amendamentul 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) ***Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă***, derogarea ar trebui să se aplice ***numai*** vehiculelor utilitare ușoare ***electrice*** utilizate ***exclusiv*** pentru ***transportul*** intern.	(8) ***Pentru a asigura funcționarea eficace a pieței unice și pentru a facilita circulația transfrontalieră a vehiculelor N2 cu emisii zero cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dar care nu depășește 4,25 tone,*** derogarea ar trebui să se aplice vehiculelor utilitare ușoare ***N2 cu emisii zero cu o greutate cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone, indiferent dacă sunt*** utilizate pentru ***transport*** intern ***sau transfrontalier***.

Or. en

Justificare

Legislația actuală a UE penalizează vehiculele utilitare ușoare electrice (3,5-4,25 tone), deoarece greutatea bateriilor acestora le supune cerințelor privind tahografele și limitatoarele de viteză, în timp ce camionetele echivalente care utilizează combustibili fosili nu sunt supuse acestor cerințe. Această disparitate împiedică adoptarea vehiculelor cu emisii zero în rândul IMM-urilor, afectează competitivitatea producătorilor și subminează obiectivele climatice ale UE. Pentru a remedia această situație și pentru a promova un transport mai curat, textul propune exceptarea vehiculelor N2 cu emisii zero de la aceste obligații privind echipamentele și eliminarea restricțiilor stricte privind transportul regional.

Amendamentul 31
Maria Grapini

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice ***numai*** vehiculelor utilitare ușoare electrice utilizate exclusiv pentru transportul intern.	(8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice vehiculelor utilitare ușoare electrice utilizate exclusiv pentru transportul intern ***și extern***.

Or. ro

Amendamentul 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Pentru a reduce sarcina pe care instalarea și utilizarea unui tahograf o reprezintă pentru conducătorii auto neprofesioniști care conduc autorulote mari în scopuri necomerciale și impactul pe care acest lucru îl poate avea asupra cererii de astfel de vehicule, autoritățile naționale ar trebui să poată excepta astfel de vehicule și operațiuni de la normele privind perioadele de conducere și de repaus și de la utilizarea tahografului, cu condiția ca obiectivele menționate la articolul 1 din regulamentul respectiv să nu fie periclitate.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Pentru a reduce sarcina pe care instalarea și utilizarea unui tahograf o reprezintă pentru conducătorii auto neprofesioniști care conduc autorulote mari în scopuri necomerciale și impactul pe care acest lucru îl poate avea asupra cererii de astfel de vehicule, autoritățile naționale ar trebui să poată excepta astfel de vehicule și operațiuni de la normele privind perioadele de conducere și de repaus și de la utilizarea tahografului, cu condiția ca obiectivele menționate la articolul 1 din regulamentul	(9) Pentru a reduce sarcina pe care ***normele privind perioadele de conducere și de repaus, precum și cele privind*** instalarea și utilizarea unui tahograf o reprezintă pentru conducătorii auto neprofesioniști care conduc autorulote mari în scopuri necomerciale și impactul pe care acest lucru îl poate avea asupra cererii de astfel de vehicule, autoritățile naționale ar trebui să poată excepta astfel de vehicule și operațiuni de la normele privind perioadele de conducere și de repaus și de la utilizarea

respectiv să nu fie periclitate.	tahografului, cu condiția ca obiectivele menționate la articolul 1 din regulamentul respectiv să nu fie periclitate.

Or. en

Amendamentul 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Pentru a ***reduce sarcina pe care*** instalarea și utilizarea unui tahograf ***o reprezintă*** pentru conducătorii auto neprofesioniști care conduc autorulote mari în scopuri necomerciale și impactul pe care acest lucru îl poate avea asupra cererii de astfel de vehicule, autoritățile naționale ar trebui să poată excepta astfel de vehicule și operațiuni de la normele privind perioadele de conducere și de repaus și de la utilizarea tahografului, cu condiția ca obiectivele menționate la articolul 1 din regulamentul respectiv să nu fie periclitate.	(9) Pentru a ***asigura claritatea juridică în ceea ce privește*** instalarea și utilizarea unui tahograf pentru conducătorii auto neprofesioniști care conduc autorulote mari în scopuri necomerciale și impactul pe care acest lucru îl poate avea asupra cererii de astfel de vehicule, autoritățile naționale ar trebui să poată excepta astfel de vehicule și operațiuni de la normele privind perioadele de conducere și de repaus și de la utilizarea tahografului, cu condiția ca obiectivele menționate la articolul 1 din regulamentul respectiv să nu fie periclitate.

Or. en

Amendamentul 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului permite omologarea de tip a	(10) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului permite omologarea de tip a

autovehiculelor în ceea ce privește nivelul sonor și sistemele de avertizare acustică pentru vehicule fie prin Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului[10], fie prin Regulamentele ONU, inclusiv Regulamentele nr. 138[11], nr. 51[12] și nr. 59[13] ale CEE-ONU. Acest sistem paralel riscă să provoace fragmentarea pieței. În plus, Regulamentul (UE) nr. 540/2014 a devenit caduc din cauza unui deficit de actualizări în comparație cu cele trei regulamente CEE-ONU menționate mai sus. Pentru a asigura un cadru coerent și alinierea deplină la regulamentele ONU, Regulamentul (UE) nr. 540/2014 ar trebui abrogat, iar anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui modificată pentru a permite numai conformitatea cu regulamentele ONU aplicabile.

[10] Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE (JO L 158, 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).

[11] Regulamentul nr. 138 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor silențioase de transport rutier în ceea ce privește audibilitatea lor redusă [2017/71] (JO L 9, 13.1.2017, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regulamentul nr. 51 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației

autovehiculelor în ceea ce privește nivelul sonor și sistemele de avertizare acustică pentru vehicule fie prin Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului[10], fie prin Regulamentele ONU, inclusiv Regulamentele nr. 138[11], nr. 51[12] și nr. 59[13] ale CEE-ONU. Acest sistem paralel riscă să provoace fragmentarea pieței. În plus, Regulamentul (UE) nr. 540/2014 a devenit caduc din cauza unui deficit de actualizări în comparație cu cele trei regulamente CEE-ONU menționate mai sus. Pentru a asigura un cadru coerent și alinierea deplină la regulamentele ONU, Regulamentul (UE) nr. 540/2014 ar trebui abrogat, iar anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui modificată pentru a permite numai conformitatea cu regulamentele ONU aplicabile. ***Această aliniere nu ar trebui să conducă la o reducere a nivelului de protecție împotriva zgomotului produs de trafic și nici să împiedice Uniunea să adopte cerințe mai stricte atunci când este necesar pentru a proteja sănătatea publică, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și mediile urbane.***

[10] Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE (JO L 158, 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).

[11] Regulamentul nr. 138 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor silențioase de transport rutier în ceea ce privește audibilitatea lor redusă [2017/71] (JO L 9, 13.1.2017, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regulamentul nr. 51 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației

Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor motorizate care au cel puțin patru roți în privința emisiilor lor sonore [2018/798] (JO L 138, 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).	Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor motorizate care au cel puțin patru roți în privința emisiilor lor sonore [2018/798] (JO L 138, 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).
[13] Regulamentul nr. 59 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de schimb de amortizare a zgomotului [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	[13] Regulamentul nr. 59 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de schimb de amortizare a zgomotului [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Amendamentul 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Disponibilitatea și accesibilitatea prețurilor infrastructurii de reîncărcare în toate statele membre sunt factori determinanți pentru adoptarea vehiculelor electrice de către cetățenii și întreprinderile europene, deoarece influențează în mod semnificativ deciziile de cumpărare ale consumatorilor. Prin urmare, investițiile într-o infrastructură de reîncărcare extinsă și interoperabilă sunt esențiale pentru a permite extinderea mobilității cu emisii zero, precum și pentru a spori utilizarea în regim electric a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile, sprijinind astfel contribuția preconizată a acestora la reducerea emisiilor de CO_2. O infrastructură adecvată de reîncărcare în întreaga Uniune este necesară pentru a asigura confortul consumatorilor, pentru a facilita mobilitatea transfrontalieră și

pentru a sprijini buna funcționare a pieței interne.

Or. en

Amendamentul 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Vehiculele fabricate în conformitate cu cerințele de reglementare aplicabile la momentul producerii lor nu ar trebui să facă obiectul unor restricții ulterioare privind înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație exclusiv ca urmare a intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice, ceea ce nu aduce atingere aplicării măsurilor de siguranță sau a acțiunilor corective în cazurile în care vehiculele prezintă un risc grav pentru siguranță sau mediu și nici nu împiedică adoptarea unor măsuri viitoare bazate pe dovezi justificate în mod corespunzător.

Or. en

Justificare

Pentru a elimina fragmentarea pieței și sarcina administrativă care rezultă din procedurile naționale nearmonizate privind derogările pentru vehiculele de sfârșit de serie, cum ar fi mecanismele diferite privind cotele sau datele-limită, cadrul de înmatriculare ar trebui simplificat. Procedurile actuale creează birocrație inutilă atât pentru industrie, cât și pentru autoritățile naționale competente. Prin urmare, în cazul în care data de producție a unui vehicul precedă aplicarea unei noi cerințe legale, certificatul său de conformitate ar trebui să rămână valabil, eliminând astfel necesitatea unor proceduri împovărătoare de derogare pentru vehiculele de sfârșit de serie.

Amendamentul 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, ***în*** Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să ***se*** confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.	(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă ***și reprezintă un prim pas necesar pentru a încuraja dezvoltarea și instalarea punctelor de reîncărcare bidirecționale***. ***În același timp, bateriile vehiculelor electrice oferă un potențial considerabil pentru stocarea temporară și returnarea în rețea a energiei electrice provenite din surse regenerabile prin intermediul încărcării bidirecționale, atunci când aceasta nu este necesară pentru întreprinderi și gospodării.*** O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]] ***sau a cadrului revizuit privind instrumentele de măsurare [Directiva (UE) 2026/706[15a]]. În scopul încărcării bidirecționale,*** ***Directiva (UE) 2018/2001[15b] (RED III) și articolul 14 din*** ***Regulamentul (UE) 2023/1542[15c] (Regulamentul privind bateriile) impun vehiculelor să înregistreze date pe care***

producătorii trebuie să le pună la dispoziție. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare***, asigurând totodată coerența cu cerințele Directivei RED III, ale Regulamentului privind bateriile și ale Regulamentului privind datele[15d]***.

---

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Directiva (UE) 2026/706 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2026 de modificare a Directivei 2014/32/UE în ceea ce privește sistemele de măsurare pentru echipamentele de alimentare a vehiculelor electrice și pentru distribuitoarele de gaz comprimat și în ceea ce privește contoarele de energie electrică, de gaz și de energie termică (JO L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82-209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] 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 (JO L 191, 28.7.2023, p. 1-117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15d] Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2023 privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind datele) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Amendamentul 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Întrucât ***tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar*** numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea	(11) Întrucât numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua

dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite ***servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G***, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.

dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite ***reîncărcarea inteligentă***, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare. ***Această competență ar trebui să se limiteze la conexiunea fizică și la protocolul de comunicare pentru reîncărcarea inteligentă unidirecțională – respectiv ce tip de conector, ce cablu și ce format de comunicare – și ar trebui să se bazeze pe standardele deja selectate de Uniune prin Regulamentului (UE) 2023/1804, în special pe sistemul de încărcare combinat și, pentru vehiculele grele, pe sistemul de încărcare cu megawați. Orice participare la servicii bazate pe tehnologia V2G (între vehicule și rețeaua electrică) sau la servicii de transfer bidirecțional de energie ar trebui să rămână voluntară și să necesite consimțământul explicit și***

revocabil al proprietarului vehiculului; competența nu ar trebui să creeze obligații indirecte pentru proprietarii vehiculelor de a partaja date sau de a participa la scheme de echilibrare a rețelei.

---

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendamentul 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin	(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin

Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. ***Astfel,*** pentru a asigura ***interoperabilitatea dintre vehicule***, ***infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858*** ar trebui să ***se confere Comisiei competența de*** a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Pentru a asigura ***o astfel de interoperabilitate***, ***Comisia*** ar trebui să ***adopte un act delegat pentru*** a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare. ***Actul delegat ar trebui, de asemenea, să specifice o desemnare „pregătit pentru V2G” care să fie inclusă în certificatul de conformitate al vehiculelor, precum și o metodologie corespunzătoare pentru verificarea conformității. Actul delegat ar trebui să fie adoptat într-un termen stabilit în Regulamentul (UE) 2018/858, pentru a asigura un cadru al Uniunii coerent și instituit în timp util.***

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendamentul 41
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.	(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare. ***Această competență ar trebui să se limiteze la conexiunea fizică și la***

protocolul de comunicare.

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendamentul 42
Maria Grapini

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]	(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]

]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.

]. ***În absența unei abordări armonizate, s-ar putea ajunge la fragmentarea pieței unice și la crearea unor condiții inegale pentru utilizatori.*** Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.

---

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Amendamentul 43
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se ***confere Comisiei competența*** de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.	(11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei[14] și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei[15]]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se ***prevadă un termen pentru obligația ce revine Comisiei*** de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.
[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-	[14] Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendamentul 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11a) Interoperabilitatea asigurată în temeiul prezentului regulament conectează permanent și bidirecțional vehiculele la infrastructura de reîncărcare și la rețeaua electrică, astfel că securitatea cibernetică a vehiculelor conectate devine o parte integrantă a securității sistemului energetic. Vehiculele care comunică în mod continuu cu servere externe și care primesc actualizări de software prin transmisie fără fir ridică, din perspectiva securității, aceleași probleme care au fost deja abordate în cazul echipamentelor de telecomunicații și de infrastructură energetică prin intermediul setului de instrumente al UE pentru securitatea cibernetică a rețelelor 5G, care permite statelor membre să restricționeze furnizorii cu grad ridicat de risc de la îndeplinirea funcțiilor critice pe baza unei evaluări coordonate a riscurilor, și nu prin excluderea categorică pe motive de origine. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea unui cadru european pentru securitatea cibernetică a vehiculelor conectate, pornind de la

logica bazată pe riscuri a acestui set de instrumente, și să prezinte o propunere, după caz. Până la instituirea unui astfel de cadru, statele membre ar trebui să își păstreze competența de a lua măsuri proporționale în cazurile în care utilizări critice, cum ar fi proximitatea față de instalații de apărare, infrastructuri naționale critice sau parcuri de vehicule ale administrației publice, justifică astfel de măsuri.

Or. en

Amendamentul 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Propunere de regulament
Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11a) Introducerea unor flexibilități suplimentare în materie de conformitate în cadrul standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare [revizuirea Regulamentului (UE) 2019/631] va permite utilizarea în continuare a motoarelor cu ardere internă. Aceste flexibilități nu ar trebui să afecteze obiectivele Uniunii în materie de climă, calitate a aerului și sănătate publică. Pentru a menține coerența dintre standardele privind emisiile de CO_2 și normele Uniunii privind omologarea de tip, Comisia ar trebui să evalueze dacă Regulamentul (UE) 2024/1257 (cadrul Euro 7) rămâne eficace în sprijinirea tranziției către mobilitatea cu emisii zero, inclusiv prin cerințe solide privind emisiile de poluanți, durabilitatea bateriilor și performanța vehiculelor în condiții reale de utilizare. În cazul în care evaluarea respectivă identifică riscuri ca flexibilitățile de reglementare să întârzie

reducerile emisiilor, să prelungească utilizarea vehiculelor mai poluante sau să submineze obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică, Comisia ar trebui să ia în considerare măsuri legislative adecvate pentru consolidarea cadrului Euro 7.

Or. en

[Regulamentul (UE) 2019/63 și Regulamentul (UE) 2024/1257]

Amendamentul 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil ***a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele electrice să devină mai accesibile*** ca preț. Măsurile de reglementare specifice (***o perioadă*** de tranziție mai ***lungă*** pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), ***beneficiile*** fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi ***spațiul*** de parcare ***rezervat***), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot ***contribui la o mai bună accesibilitate*** a ***prețurilor*** vehiculelor ***electrice*** mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, ***este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei*** de vehicule ***M1 existente***.	(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil ***necesită cadre de reglementare care să stimuleze reduceri reale ale emisiilor, păstrând totodată neutralitatea tehnologică, posibilitatea de alegere a consumatorilor și o mobilitate accesibilă*** ca preț. Măsurile de reglementare specifice (***perioade*** de tranziție mai ***lungi*** pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), ***măsurile*** fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi ***spațiile*** de parcare ***rezervate***), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot ***sprijini adoptarea pe piață*** a vehiculelor ***cu emisii zero cu eficiență ridicată. La elaborarea acestor măsuri, ar trebui să se acorde o atenție mai mare unor criterii obiective relevante pentru emisii, inclusiv consumului de energie, greutății vehiculului și eficienței tehnologice. Dimensiunile reduse nu se traduc în mod automat în costuri de achiziție sau de exploatare mai*** mici. ***Vehiculele electrice mici sunt utilizate în principal ca a doua mașină, în timp ce***

gospodăriile cu venituri mai mici se bazează, în general, pe piața vehiculelor de ocazie și se confruntă adesea cu un acces limitat la infrastructura de reîncărcare, iar multe gospodării, în special familiile, depind de vehicule care oferă o capacitate suficientă pentru pasageri, spațiu pentru bagaje și autonomie suficientă pentru a răspunde nevoilor lor zilnice de mobilitate. Prin urmare, ***obiectivul unei mobilități accesibile ca preț și durabile nu ar trebui să se limiteze la promovarea vehiculelor de dimensiuni mai mici, ci ar trebui să sprijine și vehiculele familiale mai mari atunci când acestea ating un nivel ridicat de eficiență energetică. În consecință, diferențierea de reglementare ar trebui să se bazeze pe parametri obiectivi și măsurabili relevanți pentru emisii, în special pe eficiența energetică. O astfel de abordare ar încuraja reduceri reale ale emisiilor de CO_2, ar stimula inovarea neutră din punct de vedere tehnologic și ar consolida stimulentele pentru îmbunătățirea continuă a eficienței în toate segmentele*** de vehicule. ***În schimb, criteriile bazate pe lungimea vehiculului pot stimula ajustări dimensionale minore pentru a obține avantaje de reglementare, fără a oferi însă un stimulent direct pentru îmbunătățirea eficienței tehnologice și a accesibilității prețurilor.***

Or. en

Amendamentul 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier	(12) Tranziția către un transport rutier

mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele ***electrice*** să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul ***de omologare*** de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul ***electric*** mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul ***categoriei*** de vehicule M1 existente.

mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții ***care vizează neutralitatea tehnologică***, este necesar ca vehiculele ***cu emisii zero și vehiculele utilitare ușoare*** să devină mai accesibile ca preț ***și să se extindă gama de tehnologii disponibile pe piață, promovând vehiculele pur electrice, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule alimentate cu hidrogen, precum și vehiculele cu motor cu ardere internă sau hibride care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punct de vedere al emisiilor de CO_2***. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, ***deși conceptul de vehicule cu emisii zero este introdus în Regulamentul (UE) 2019/631,*** în prezent, în cadrul ***Uniunii privind omologarea*** de tip ***a vehiculelor*** nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul mic ***cu emisii zero***”. Prin urmare, este oportun să se introducă o ***nouă*** subcategorie ***de vehicule cu emisii zero*** în cadrul ***categoriilor*** de vehicule M1 ***și N1*** existente. ***Definiția „vehiculului mic cu emisii zero”, ca subcategorie în cadrul categoriilor de vehicule M1 și N1 prevăzute de prezentul regulament, este interconectată cu definiția vehiculelor cu emisii zero sau cu dispozițiile privind creditele suplimentare prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului, sau cu cerințele privind emisiile scăzute de carbon în contextul achizițiilor publice și al schemelor de ajutoare de stat și, după caz, cu modificările ulterioare aduse***

dispozițiilor privind omologarea de tip. Prin urmare, în cazul unor evoluții legislative în domeniile respective, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a reflecta aceste evoluții în normele privind omologarea de tip prin intermediul unor acte delegate.

Or. en

Amendamentul 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele electrice să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (***o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe,*** stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.	(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium***, ceea ce a contribuit, de asemenea, la tendința mai generală către utilizarea unor vehicule mai mari și mai grele pe drumuri***. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, ***pentru a-i extinde impactul și pentru a asigura o concurență loială pe piața internă,*** este necesar ca vehiculele electrice să devină mai accesibile ca preț ***pentru consumatori***. ***Măsurile care vizează promovarea vehiculelor electrice mai mici și mai accesibile ca preț ar trebui să rămână în concordanță cu obiectivele Uniunii în materie de siguranță, inclusiv în ceea ce privește protecția ocupanților și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.*** Măsurile de reglementare specifice (stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele

de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici ***și la consolidarea încrederii consumatorilor***. ***Pentru a proteja locurile de muncă, competențele și valoarea adăugată industrială din UE, producătorii ar trebui să fie stimulați să investească în vehicule electrice mici, inclusiv prin favorizarea conținutului „fabricat în UE” în cadrul achizițiilor publice și al decarbonizării parcurilor de vehicule ale întreprinderilor, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) XXXX/XXXX[15e] [propunere de instituire a unui cadru de măsuri pentru accelerarea capacității industriale și a decarbonizării în sectoare strategice] (Actul privind accelerarea industrială).*** Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente ***pentru a clarifica cadrul de reglementare, a facilita punerea în aplicare a acestor măsuri și a asigura coerența pieței interne***.

[15e] Regulamentul (UE) XXXX/XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din [...] de instituire a unui cadru de măsuri pentru accelerarea capacității industriale și a decarbonizării în sectoare strategice și de modificare a Regulamentelor (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 și (UE) 2024/3110 (JO ...)

Or. en

Amendamentul 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule ***electrice*** premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele ***electrice*** să ***devină mai*** accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor ***electrice*** mici. ***Cu toate acestea***, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a ***noțiunii*** de ***„***vehicul ***electric*** mic***”. Prin urmare***, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.	(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele ***cu emisii scăzute*** accesibile ca preț să ***fie disponibile pe scară mai largă***. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor mici ***cu emisii scăzute produse în Uniune***. ***Obiectivul accesibilității ca preț este cel mai bine atins prin definirea subcategoriei prin raportare la performanța vehiculului în materie de emisii, și nu la o singură tehnologie de propulsie. Eligibilitatea ar trebui, prin urmare, să acopere toate vehiculele care se califică drept vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul (UE) 2019/631, inclusiv vehiculele care funcționează cu combustibili din surse regenerabile în sensul articolului 2 punctul 22a din Directiva (UE) 2018/2001, cum ar fi biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 33 din directiva respectivă, și combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 36 din directiva respectivă, indiferent de tipul lor de propulsie. Întrucât***, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a ***unui astfel*** de vehicul mic**,** este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente. ***Pentru a se asigura că beneficiile asociate***

acestei subcategorii sprijină producția europeană, eligibilitatea ar trebui să fie condiționată de originea din Uniune a vehiculului. Criteriile pentru determinarea originii din Uniune în scopul acestei subcategorii ar trebui stabilite printr-un act legislativ adoptat în conformitate cu procedura legislativă ordinară, în concordanță cu metodologia care urmează să fie stabilită în temeiul regulamentului [Actul privind accelerarea industrială, 2026/0068(COD)].

Or. en

Amendamentul 50
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele ***electrice*** să devină ***mai*** accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.	(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele ***cu emisii scăzute*** să devină accesibile ca preț***, asigurându-se neutralitatea tehnologică***. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în

cadrul categoriei de vehicule M1 existente.

Or. en

Amendamentul 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehicule electrice să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (***o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe,*** stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.	(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehicule electrice să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.

Or. en

Amendamentul 52
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele electrice să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (***o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe,*** stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.	(12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele electrice să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (stimulente specifice în standardele privind emisiile de ***CO_2*** ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.

Or. en

Amendamentul 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Factorul de utilitate este ipoteza utilizată în dreptul Uniunii pentru a determina în ce măsură un vehicul electric hibrid reîncărcabil este condus în regim electric. Revizuirea aplicabilă începând din 2027 în temeiul Regulamentului (UE) 2023/443 al Comisiei ar reduce în mod semnificativ această ipoteză și, prin urmare, ar înrăutăți performanța oficială în materie

de emisii de CO_2 a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. Cu toate acestea, revizuirea respectivă se bazează pe date privind parcul de vehicule existent și condițiile de reîncărcare existente, în condițiile în care se preconizează că capacitatea bateriilor, disponibilitatea reîncărcării și comportamentul utilizatorilor vor continua să evolueze. Aplicarea acestei reduceri fără date actualizate și reprezentative privind condițiile reale de utilizare riscă să excludă vehiculele electrice hibride reîncărcabile din categoriile de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, din schemele de achiziții publice și din cadrele naționale de stimulente, chiar și atunci când performanța lor în condiții reale ar justifica menținerea eligibilității. Factorul de utilitate ar trebui, prin urmare, să rămână bazat pe date reprezentative și actualizate și nu ar trebui să submineze o abordare neutră din punct de vedere tehnologic a unei mobilități accesibile ca preț și cu emisii scăzute.

Or. en

Amendamentul 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Deși costul total aferent deținerii unui vehicul electric cu baterie pe întreaga sa durată de viață este mai mic decât cel al unui vehicul cu motor cu combustie internă, în principal din cauza costurilor mai mici cu întreținerea și combustibilul, prețul mai mare de cumpărare al unui vehicul electric nou

este adesea un obstacol serios pentru consumatori. Modelele naționale de leasing social, în special cele destinate gospodăriilor cu venituri mici și medii, s-au dovedit de succes în accelerarea adoptării de vehicule cu emisii zero, reducând astfel dependența de combustibilii fosili și impactul fluctuațiilor prețurilor. Statele membre ar trebui încurajate să stabilească un cadru de reglementare pentru leasingul social, care să vizeze în special gospodăriile cu venituri mici și medii, utilizatorii de servicii de transport și lucrătorii vulnerabili. În acest scop, statele membre sunt încurajate să apeleze la fondurile UE disponibile, în special la Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice instituit prin Regulamentul (UE) 2023/955[15f].

[15f] Regulamentul (UE) 2023/955 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de instituire a Fondului social pentru climă și de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1060 (JO L 130, 16.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Amendamentul 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Până la prezentarea de către Comisie a propunerii privind combustibilii neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO_2, astfel cum se prevede în considerentul 11 din

Regulamentul (UE) 2023/851, și având în vedere negocierile în curs privind revizuirea acestuia, în sensul prezentului regulament, combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO_2 înseamnă orice combustibil definit în Directiva (UE) 2018/2001 privind energia din surse regenerabile, cu condiția să îndeplinească criteriile de durabilitate prevăzute în directiva respectivă și în actele delegate conexe, atunci când în procesul de producție a combustibilului este captată aceeași cantitate de CO_2 provenită din biomasă, din aerul ambiant sau din surse de carbon reciclat ca cea eliberată în timpul arderii în faza de utilizare. Acești combustibili ar trebui să includă combustibili regenerabili și/sau sintetici, cum ar fi biocombustibilii, biogazul, combustibilii din biomasă, combustibilii lichizi și gazoși regenerabili pentru transport de origine nebiologică (RFNBO) sau combustibilii pe bază de carbon reciclat (RCF), precum și biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în anexa IX la Regulamentul 2018/2021.

Or. en

Amendamentul 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Vehiculele electrice hibride cu încărcare externă pot contribui în mod eficace la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii doar în cazul în care valorile lor reglementate ale emisiilor de CO_2 reflectă performanța lor în condiții reale. Factorul de utilitate utilizat pentru determinarea emisiilor ponderate de CO_2 ale unor astfel de vehicule în cadrul

omologării de tip ar trebui, prin urmare, să fie evaluat periodic de Comisie pe baza datelor din condiții reale, inclusiv a datelor privind ponderea efectivă a deplasărilor în regim electric, consumul de combustibil, consumul de energie electrică și comportamentul de reîncărcare. În cazul în care se constată că valorile aferente omologării de tip nu sunt reprezentative pentru performanța în condiții reale, Comisia ar trebui să ajusteze metodologia relevantă și, după caz, să aplice factori de corecție pentru a asigura integritatea de mediu și eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/631.

Or. en

[Regulamentul (UE) 2019/613]

Justificare

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Amendamentul 57
Jens Gieseke

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) În același timp, vehiculele electrice cu eficiență ridicată pot contribui în mod semnificativ la reducerea consumului de energie, la scăderea costurilor de exploatare pentru consumatori și la reducerea presiunii asupra sistemelor electrice. Pentru a încuraja dezvoltarea și

adoptarea pe piață a unor astfel de vehicule, este oportun să se instituie o categorie dedicată pentru vehiculele electrice cu eficiență ridicată și să se prevadă stimulente specifice, inclusiv prin intermediul unui mecanism de credite suplimentare prevăzut în cadrul standardelor privind performanța emisiilor de CO_2. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric cu eficiență ridicată”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.

Or. en

Justificare

Vehiculele electrice cu eficiență ridicată contribuie la reducerea costurilor de exploatare pentru consumatori, la scăderea cererii totale de energie și la reducerea presiunii asupra sistemelor electrice. Pentru a asigura promovarea dezvoltării vehiculelor eficiente din punct de vedere energetic, ar trebui introdus un nou credit suplimentar.

Amendamentul 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Factorul de utilitate folosit pentru determinarea emisiilor oficiale de CO_2 ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile a fost revizuit prin Regulamentul (UE) 2023/443 al Comisiei în două etape, cea de a doua etapă aplicându-se de la 1 ianuarie 2027. De la elaborarea revizuirii respective, grupurile motopropulsoare hibride reîncărcabile au înregistrat creșteri semnificative ale autonomiei electrice și ale ponderii deplasărilor în regim electric în condiții reale. Aplicarea etapei prevăzute pentru

2027 ar subestima, prin urmare, performanța vehiculelor de ultimă generație și ar descuraja continuarea investițiilor într-o tehnologie de tranziție care rămâne importantă pentru menținerea accesibilității ca preț și pentru regiunile cu infrastructură de reîncărcare limitată. Prin urmare, este oportun să se mențină parametrii factorului de utilitate aplicabili în 2025 și 2026.

Or. en

Amendamentul 59
Daniel Attard

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Introducerea noii subcategorii de vehicule M1E ar trebui să țină seama de circumstanțele specifice ale piețelor mici și ale piețelor pentru vehicule cu volan pe dreapta, pentru a asigura accesibilitatea ca preț, accesul pe piață și costuri de conformitate proporționale.

Or. en

Justificare

Pentru a asigura viabilitatea comercială a categoriei M1E propuse pe piețele mici și pe piețele pentru vehicule cu volan pe dreapta.

Amendamentul 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de ***impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe***.	(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de ***un anumit număr de parametri pentru a se asigura că acestea oferă cel mai înalt nivel de siguranță pentru utilizatorii finali și pentru ceilalți utilizatori ai drumurilor, în special pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii și bicicliștii, întrucât aceste vehicule sunt destinate în special utilizării în zone urbane. Prin urmare, pentru această nouă subcategorie de vehicule ar trebui să se asigure cel puțin respectarea cerințelor aplicabile autoturismelor din categoria M1 în temeiul Regulamentului (UE) 2019/2144.***

Or. en

Amendamentul 63
Maria Grapini

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe.	(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe. ***Acest lucru este necesar pentru a evita descurajarea dezvoltării și utilizării vehiculelor electrice mici.***

Or. ro

Amendamentul 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule ***electrice mici***, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe.	(13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe.

Or. en

Amendamentul 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a) Regulamentul (UE) 2019/2144 a fost adoptat în 2019 și ar trebui revizuit în 2027 pentru a actualiza cerințele în raport cu cele mai recente evoluții tehnologice care asigură cel mai înalt nivel de siguranță pentru utilizatorii drumurilor, în special pentru cei vulnerabili. Unele actualizări ale acestor cerințe sunt deja în curs în cadrul lucrărilor desfășurate la nivelul CEE-ONU, la care UE este parte, în vederea adaptării cerințelor de performanță aplicabile vehiculelor. Aceste actualizări, precum și eventualele noi echipamente de siguranță introduse cu ocazia revizuirii

Regulamentului (UE) 2019/2144, ar trebui să se aplice categoriei de vehicule M1E pentru a proteja siguranța rutieră și a contribui la îndeplinirea obiectivelor UE în acest domeniu. În plus, cerințele actuale prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/2144 ar trebui să rămână neschimbate.

Or. en

Amendamentul 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) După cum s-a anunțat în Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, Comisia urmează să emită o recomandare a Comisiei cu opțiuni pentru sisteme de stimulente care s-au dovedit eficace în promovarea adoptării vehiculelor cu emisii zero ***și care respectă*** normele în materie de concurență. Recomandările adresate statelor membre pentru măsuri fiscale (și anume subvenții pentru achiziții, scutiri de impozite, scutiri de taxe rutiere) și nefiscale (și anume alocarea drepturilor de parcare în funcție de dimensiune, infrastructură de încărcare specifică etc.) s-ar putea baza, de asemenea, pe noua subcategorie de vehicule a autoturismelor electrice mici.	(14) După cum s-a anunțat în Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, Comisia urmează să emită o recomandare a Comisiei cu opțiuni pentru sisteme de stimulente care s-au dovedit eficace în promovarea adoptării vehiculelor cu emisii zero***. Astfel de stimulente ar trebui să fie în concordanță cu obiectivele strategice ale Uniunii, inclusiv cu consolidarea competitivității industriei europene a autovehiculelor, respectând totodată*** normele în materie de concurență ș***i evitând denaturarea pieței interne***. Recomandările adresate statelor membre pentru măsuri fiscale (și anume subvenții pentru achiziții, scutiri de impozite, scutiri de taxe rutiere) și nefiscale (și anume alocarea drepturilor de parcare în funcție de dimensiune, infrastructură de încărcare specifică etc.) s-ar putea baza, de asemenea, pe noua subcategorie de vehicule a autoturismelor electrice mici. ***Aceste măsuri ar trebui să asigure că sprijinul public contribuie în mod efectiv la consolidarea ecosistemului industrial al Uniunii.***

Or. en

Amendamentul 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(14a) Statele membre alocă resurse considerabile pentru stimulente destinate vehiculelor, însă nu există o definiție comună pe baza căreia să poată direcționa acest sprijin către vehicule care generează valoare adăugată în Uniune. Regulamentul [Actul privind accelerarea industrială, 2026/0068(COD)] stabilește, pentru prima dată, o metodologie bazată pe componente și furnizori pentru a determina dacă un vehicul este de origine din Uniune, însă limitează această metodologie la vehiculele electrice și se bazează, în mare măsură, pe acte delegate pentru calibrarea acesteia. Vehiculele echipate cu grupuri motopropulsoare cu motor cu ardere internă sau hibride, inclusiv vehiculele care utilizează combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, sau biocombustibili, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 33 din directiva respectivă, care continuă să reprezinte o parte semnificativă a înmatriculărilor care beneficiază de sprijin, rămân în afara oricărui cadru echivalent. Pentru a oferi statelor membre un instrument utilizabil care să le permită să consolideze baza europeană de aprovizionare, dacă aleg să facă acest lucru, menținând totodată responsabilitatea colegiuitorilor în ceea ce privește domeniul de aplicare al unor astfel de măsuri, Comisia ar trebui să evalueze extinderea metodologiei respective într-un mod neutru din punctul

de vedere al sistemului de propulsie și să prezinte o propunere care să fie adoptată în conformitate cu procedura legislativă ordinară, astfel încât domeniul de aplicare și pragurile unui astfel de cadru să reflecte o alegere politică deliberată, și nu o calibrare tehnică.

Or. en

Amendamentul 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(14a) Vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) pot juca un rol în tranziția către o mobilitate cu emisii zero și pot fi utile pentru cazuri specifice de utilizare, precum și pe alte piețe mondiale. OVC-HEV contribuie la reducerea emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier prin combinarea tehnologiei motoarelor cu ardere internă cu capacitatea de a circula în regim electric, oferind în același timp consumatorilor o opțiune practică și flexibilă care îi familiarizează cu mobilitatea electrică. Emisiile de CO_2 ale OVC-HEV, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2024/1257, se calculează utilizând un factor de utilitate care, în 2025, a majorat parametrii de kilometraj utilizați în încercările pentru omologarea de tip și care urmează să fie înăsprit în continuare în 2027. O astfel de înăsprire ar conduce la o creștere semnificativă a valorilor emisiilor de CO_2 în cadrul omologării de tip, reducând astfel contribuția OVC-HEV la respectarea de către producători a obiectivelor de reducere a emisiilor de

CO_2. Pentru a asigura stabilitatea în materie de reglementare și a menține contribuția OVC-HEV la reducerea emisiilor, factorul de utilitate actual ar trebui menținut prin modificarea Regulamentului (UE) 2024/1257.

Or. en

Justificare

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Amendamentul 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. Această cerință impune costuri ***inutile*** producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero. ***Prin urmare,*** este oportun ca vehiculele ***cu emisii zero*** din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului	(16) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, ***având în vedere legătura dintre greutatea mai mare a vehiculului și forța mai mare de impact,*** deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. ***Masa vehiculului este un parametru relevant pentru considerentele privind siguranța rutieră.*** Această cerință impune costuri ***suplimentare*** producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel

încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.

de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero. ***Pentru a sprijini tranziția către transportul cu emisii zero și pentru a consolida competitivitatea întreprinderilor europene, în special a IMM-urilor,*** este oportun ca vehiculele ***pur electrice*** din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză***, cu condiția să fie instituite măsuri adecvate pentru a asigura siguranța rutieră***. ***Această derogare ar putea face obiectul unor revizuiri periodice pentru a se asigura că rămâne proporțională, sigură și compatibilă cu obiectivele privind siguranța și piața internă.***

Or. en

Amendamentul 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. Această cerință impune costuri inutile producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero. Prin urmare, este oportun ca vehiculele cu emisii zero din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie	(16) Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. Această cerință impune costuri inutile producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero. Prin urmare, este oportun ca vehiculele cu emisii zero din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie

exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.

exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză. ***Cu toate acestea, întrucât această derogare nu a făcut obiectul unei evaluări de impact specifice și se preconizează că densitatea energetică a bateriilor va crește în timp, necesitatea menținerii acesteia ar trebui evaluată în contextul evaluării Regulamentului (UE) 2019/2144. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze efectele derogării asupra siguranței rutiere și asupra evoluțiilor tehnologice și, după caz, să analizeze dacă pragul masei maxime tehnic admisibile a vehiculului încărcat rămâne necesar.***

Or. en

Amendamentul 71
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Din cauza greutății ***bateriei, vehiculele*** utilitare ușoare ***electrice cu baterie*** ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză***, deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144***. ***Această cerință impune costuri inutile producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero.*** Prin urmare, este oportun ca vehiculele ***cu emisii zero*** din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.	(16) Din cauza greutății ***sistemelor moderne de siguranță și a altor caracteristici obligatorii ale vehiculelor*** utilitare ușoare***, acestea*** ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză. Prin urmare, este oportun ca vehiculele ***utilitare ușoare*** din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.

Or. en

Amendamentul 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) ***Din cauza greutății bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. Această cerință impune costuri inutile producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero. Prin urmare, este oportun ca*** vehiculele ***cu emisii zero*** din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.	(16) Vehiculele din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone ***intră în această categorie din cauza greutății echipamentelor obligatorii, și nu ca urmare a unui profil de risc mai ridicat, având aceeași sarcină utilă și același mod de utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu o masă mai redusă, care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. Prin urmare, este oportun ca aceste vehicule*** să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, ***indiferent de tipul de propulsie***. ***Tratarea în mod consecvent a întregului interval de masă permite, de asemenea, operatorilor să utilizeze întreaga sarcină utilă a camionetelor moderne, reducând numărul de deplasări necesare pentru transportul unui anumit volum de mărfuri și, prin urmare, emisiile pe tonă-kilometru.***

Or. en

Amendamentul 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16a) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin Regulamentul (UE) 2024/1257 și prin actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Având în vedere provocările tehnice specifice legate de dezvoltarea și implementarea tehnologiilor cu emisii zero pentru vehiculele grele și remorci, este adecvată o perioadă de pregătire mai lungă pentru aceste categorii de vehicule. Prin urmare, este oportun să se amâne în continuare aplicarea dispozițiilor Regulamentului (UE) 2024/1257 pentru vehiculele noi din categoriile M2, M3, N2 sau N3 și pentru remorcile din categoriile O3 sau O4, pentru a se asigura că industria relevantă dispune de suficient timp pentru punerea în aplicare a noilor cerințe. Se reamintește că, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero va fi mai lungă pentru vehiculele grele. Datele de adoptare ale actelor de punere în aplicare corespunzătoare ar trebui modificate în consecință.

Or. en

Amendamentul 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Propunere de regulament
Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16a) Copiii lăsați nesupravegheați în vehicule pot fi expuși unor riscuri grave și

cu evoluție rapidă, cum ar fi insolație, hipotermie sau alte situații care le pot pune viața în pericol. Mai multe state membre au luat deja măsuri pentru a aborda acest risc, inclusiv prin instituirea unor obligații naționale privind dispozitivele de avertizare cu privire la prezența copiilor sau dispozitivele care nu permit uitarea copiilor în vehicule. Deși astfel de măsuri urmăresc un obiectiv legitim și important în materie de siguranță, cerințele naționale divergente pot crea fragmentare pe piața internă și niveluri diferite de protecție în întreaga Uniune. Având în vedere disponibilitatea tehnologiilor de detectare a prezenței copiilor și integrarea lor progresivă în protocoalele de evaluare a siguranței vehiculelor, este oportun să se stabilească o cerință armonizată la nivelul Uniunii ca vehiculele din categoriile M1 și N1 să fie echipate cu sisteme capabile să detecteze sau să determine în mod fiabil prezența unui copil lăsat nesupravegheat în vehicul și să emită avertizări în timp util.

Or. en

Amendamentul 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16a) Sistemele de mânere de uși încastrate și retractabile, în special cele care se bazează pe acționarea electrică, pot prezenta riscuri în caz de întrerupere a alimentării cu energie, coliziune, îngheț sau în situații de urgență, inclusiv incendiu al vehiculului și scufundare în apă. Este necesar ca producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 să se asigure că astfel de mânere pot fi utilizate

în aceste situații, precum și să permită intervenția rapidă a serviciilor de urgență prin stabilirea unui standard de siguranță comun și ușor de aplicat.

Or. en

Amendamentul 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16a) Întrucât anumiți reactivi pot îngheța la temperaturi joase, producătorii ar trebui să fie ținuți de obligația de a proiecta și construi sisteme de injecție a reactivilor astfel încât acestea să reziste la utilizarea pe termen lung, inclusiv să funcționeze în condiții de temperaturi joase, în care reactivul poate trece prin cicluri repetate de înghețare și dezghețare. Aceasta include luarea unor măsuri pentru a asigura încălzirea rezervoarelor și a conductelor pentru reactivi.

Or. en

Amendamentul 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 16 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16b) Datele reale privind consumul de combustibil și de energie colectate prin intermediul dispozitivelor de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie (OBFCM) pentru vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) înmatriculate în UE în

perioada 2021-2023 arată că emisiile reale de CO_2 ale acestor vehicule au fost, în medie, de 3,5 ori mai mari în perioada respectivă decât valorile de omologare de tip. Este o valoare este semnificativ mai mare decât în cazul vehiculelor convenționale și poate fi explicată prin neconcordanța dintre factorul de utilitate utilizat în cadrul omologării de tip și modelele reale de reîncărcare și de deplasare ale vehiculelor, având ca rezultat emisii mai mari și costuri mai ridicate cu combustibilul pentru consumatori. Analiza acestor date confirmă, de asemenea, că decalajul în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere pentru aceste vehicule este în creștere. Pentru a consolida protecția consumatorilor și a asigura că aceste vehicule nu sunt tratate în mod inechitabil în comparație cu alte tehnologii, este necesar ca factorul de utilitate utilizat pentru estimarea emisiilor de CO_2 ale OVC-HEV în cadrul omologării de tip să fie actualizat anual pe baza datelor primite prin intermediul OBFCM.

Or. en

Amendamentul 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Considerentul 16 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(16b) Tehnologiile de extindere a autonomiei oferă oportunități suplimentare pentru decarbonizarea vehiculelor grele, dar în prezent nu sunt abordate în mod adecvat în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul legislației Euro 6. În special, cadrul existent nu permite omologarea de tip a motoarelor pentru vehicule ușoare

destinate utilizării ca sisteme de extindere a autonomiei în vehiculele grele. Pentru a reduce sarcina administrativă și costurile pentru producători, este oportun să se adopte acte de punere în aplicare care să permită utilizarea și omologarea de tip a unor astfel de motoare pentru aplicarea în vehicule grele.

Or. en

Amendamentul 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere*** în condiții reale de conducere (RDE)***, demonstrarea conformității emisiilor în condiții*** de temperatură ***joasă (la*** -7 °C***) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la*** 38 °C***)***. Prin urmare, ***pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257,*** este oportun să se ***elimine această cerință specifică de laborator la temperatură joasă, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de***	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Deși reglementările privind emisiile*** în condiții reale de conducere (RDE) ***definesc intervale*** de temperatură ***admise pentru efectuarea încercărilor cuprinse între*** -7 °C ***și*** 38 °C***, aceste intervale nu constituie condiții obligatorii de încercare și, prin urmare, nu există nicio cerință de efectuare a unei încercări RDE la -7 °C, astfel încât conformitatea la această temperatură rămâne mai degrabă teoretică decât demonstrată***. ***Testul de laborator la temperatură joasă, în schimb, supune vehiculele unor condiții standardizate și controlate la -7 °C, utilizând ciclul urban, ceea ce permite măsurarea repetabilă și comparabilă a emisiilor la pornirea la rece. Emisiile generate la pornirea la rece reprezintă o etapă critică în care emisiile de monoxid de carbon (CO) și hidrocarburi (HC), în special în cazul***

conducere.

vehiculelor pe benzină, sunt semnificativ mai ridicate din cauza funcționării ineficiente a sistemelor de posttratare înainte de atingerea temperaturii de funcționare și reprezintă o proporție semnificativă din totalul emisiilor urbane. Întrucât aceste emisii nu pot fi surprinse în mod consecvent prin încercarea RDE, care este supusă variabilității condițiilor reale în ceea ce privește comportamentul de conducere și condițiile de trafic, cele două încercări sunt complementare și servesc unor scopuri distincte, iar coexistența lor nu constituie o duplicare. În plus, deși obligația privind încercarea la temperatură joasă a fost preluată din Regulamentul (CE) nr. 715/2007[16a] în Regulamentul (UE) 2024/1257, valorile-limită de emisii corespunzătoare pentru CO și HC au fost omise în mod neintenționat din acest din urmă regulament. Prin urmare, este oportun să se ***mențină obligația privind încercarea de laborator la temperatură joasă prevăzută în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257 și să se reintroducă valori-limită de emisii pentru CO și HC care să nu fie mai puțin stricte decât cele aplicabile în temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, pentru a reflecta intenția inițială a colegiuitorilor și pentru a menține un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății publice.***

[16a] Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1-16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).

Or. en

Amendamentul 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C).*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***elimine această cerință*** specifică de laborator la temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***declare conformitatea cu cerința*** specifică de laborator la temperatură joasă ***în cadrul omologării de tip, după caz***.

Or. en

Justificare

Euro 7 păstrează în mare măsură cadrul Euro 6, inclusiv limitele de emisii și încercările WLTP/RDE. Cu toate acestea, deși încercarea de tip 6 la temperatură joasă (-7 °C) rămâne prevăzută, procedura și valorile-limită aferente acesteia au fost omise, creându-se astfel o obligație de efectuare a încercării fără standarde definite. Modificarea elimină obligativitatea încercării de tip 6 pentru omologarea de tip, menținând în același timp

valorile-limită Euro 6 aplicabile la temperatură joasă, conformitatea fiind demonstrată printr-o declarație de conformitate a producătorului.

Amendamentul 81
Kateřina Konečná

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C).*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***elimine această cerință*** specifică de laborator la temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***declare conformitatea cu cerința*** specifică de laborator la temperatură joasă ***în cadrul omologării de tip, după caz***.

Or. en

Amendamentul 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C).*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***elimine această cerință*** specifică de laborator la temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***declare conformitatea cu cerința*** specifică de laborator la temperatură joasă ***în cadrul omologării de tip, după caz***.

Or. en

Justificare

Pentru a menține un nivel ridicat de protecție a mediului, evitând în același timp efectuarea unor încercări fizice redundante, obligația juridică de respectare a valorilor-limită de emisii la temperatură joasă ar trebui menținută prin reintroducerea valorilor-limită de emisii Euro 6 aplicabile la temperatură joasă.

Amendamentul 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C).*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***elimine această cerință*** specifică de laborator la temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***declare conformitatea cu cerința*** specifică de laborator la temperatură joasă ***în cadrul omologării de tip, după caz***.

Or. en

Justificare

Regulamentul (UE) 2024/1257 (Euro 7) a fost menit să mențină cadrul Euro 6 pentru emisiile provenite de la vehiculele ușoare. Cu toate acestea, deși încercarea de tip 6 la temperatură joasă rămâne în mod formal „obligatorie”, procedura și valorile-limită aferente acesteia nu au fost transpuse, creând incertitudine juridică. Pachetul omnibus privind sectorul autovehiculelor elimină obligativitatea efectuării încercării de tip 6 pentru omologarea de tip. Această modificare asigură că respectarea valorilor-limită Euro 6 aplicabile la temperatură joasă poate fi în continuare garantată prin declarația producătorului și prin supravegherea pieței.

Amendamentul 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C).*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***elimine această cerință*** specifică de laborator la temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***declare conformitatea cu cerința*** specifică de laborator la temperatură joasă ***în cadrul omologării de tip, după caz***.

Or. en

Justificare

Regulamentul (UE) 2024/1257 (Euro 7) a fost menit să mențină în mare măsură cadrul Euro 6. Cu toate acestea, deși încercarea la temperatură joasă rămâne prevăzută ca fiind obligatorie, procedura și valorile-limită de emisii corespunzătoare nu au fost transpuse, creând un vid juridic. Propunerea de pachet omnibus pentru sectorul autovehiculelor elimină încercarea obligatorie, ceea ce ar putea diminua controlul emisiilor la temperatură joasă în comparație cu Euro 6. Modificarea elimină această lacună prin menținerea respectării valorilor-limită Euro 6 aplicabile la temperatură joasă prin intermediul declarațiilor producătorilor și al supravegherii pieței.

Amendamentul 85
Jana Nagyová

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C).*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***elimine această cerință*** specifică de laborator la temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se ***declare conformitatea cu cerința*** specifică de laborator la temperatură joasă ***în cadrul omologării de tip, după caz***.

Or. en

Justificare

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-

approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed Amendamentul therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Amendamentul 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la temperatură joasă, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). ***Cu toate acestea, experiența din anumite regiuni ale Uniunii a arătat că condițiile climatice extreme pot afecta funcționarea sistemelor de control al emisiilor în condiții reale de exploatare.*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la temperatură joasă, ***asigurându-se totodată că sistemele de control al emisiilor rămân eficace și***

fiabile în toate condițiile relevante de funcționare din întreaga Uniune, fără a submina standardele de mediu, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere.

Or. en

Amendamentul 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la temperatură joasă, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). ***Cu toate acestea, experiența din anumite regiuni ale Uniunii a arătat că condițiile climatice extreme pot afecta funcționarea sistemelor de control al emisiilor în condiții reale de exploatare.*** Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la temperatură joasă, ***asigurându-se totodată că sistemele de***

control al emisiilor rămân eficace și fiabile în toate condițiile relevante de funcționare din întreaga Uniune, fără a submina standardele de mediu, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere.

Or. en

Amendamentul 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât*** condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) ***este*** acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). ***Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la*** temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere.***	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Cu toate acestea, anexa I la Regulamentul (UE) 2024/1257 nu a inclus valori-limită de emisii specifice pentru această încercare. Deși*** condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) ***ar putea fi considerată, teoretic, ca fiind*** acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). ***Cu toate acestea, în practică, condițiile de*** temperatură joasă ***nu sunt observate frecvent în Uniune și, prin urmare, nu ar fi testate prin încercarea RDE. Acest lucru ar risca să submineze garanțiile privind protecția consumatorilor, a mediului și a sănătății, astfel cum au semnalat, de altfel, diferiți actori în cadrul***

consultării specifice a părților interesate. Prin urmare, este necesar să se mențină încercările de laborator ale motoarelor la temperatură joasă și să se adauge valori-limită de emisii specifice, pentru a respecta voința colegiuitorilor.

Or. en

Amendamentul 89
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Întrucât*** condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) ***este*** acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). ***Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la*** temperatură joasă***, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere***.	(17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. ***Cu toate acestea, valorile-limită de emisii specifice pentru această încercare au fost omise în mod nejustificat din anexa I la Regulamentul (UE) 2024/1257. Deși*** condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazoși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) ***ar putea fi, teoretic,*** acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). ***Cu toate acestea, în practică, condițiile de*** temperatură joasă ***nu sunt observate frecvent și, prin urmare, nu sunt testate în cadrul încercării RDE, punând în pericol garanțiile privind protecția sănătății, a consumatorilor și a mediului, astfel cum s-a menționat în cadrul consultării specifice a părților interesate. Pentru a respecta intenția colegiuitorilor, este, prin***

urmare, necesar să se mențină încercările de laborator ale motoarelor în condiții de temperatură joasă și să se adauge un tabel corespunzător cu valorile-limită de emisii.

Or. en

Amendamentul 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Propunere de regulament
Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(17a) Pentru a asigura securitatea juridică și funcționarea eficace a sistemelor de control al emisiilor, precum și monitorizarea performanței acestora prin sistemele OBM, este necesar să se clarifice cadrul de reglementare aplicabil sistemelor care utilizează reactivi, cum ar fi reducerea catalitică selectivă (RCS), în special în condiții climatice extreme. În cazul în care aceste condiții pot afecta funcționarea unor astfel de sisteme, ar trebui să fie permise soluții proporționale și neutre din punct de vedere tehnologic, inclusiv adaptări ale sistemelor sau utilizarea unor reactivi alternativi, cu condiția asigurării unor performanțe echivalente în materie de emisii. Acest lucru este esențial pentru a preveni creșterea emisiilor de poluanți generate în condiții reale de conducere, în special a oxizilor de azot (NOx), și pentru a asigura respectarea valorilor-limită de emisii în toate regiunile Uniunii. O astfel de clarificare ar trebui, de asemenea, să contribuie la reducerea sarcinii administrative și la evitarea costurilor inutile de recertificare, asigurând totodată funcționarea continuă a sistemelor de control al emisiilor pe întreaga durată de viață a vehiculului, inclusiv pentru vehiculele deja aflate în circulație, în

cazul cărora pot fi necesare adaptări proporționale. Având în vedere că tehnologii și cerințe de reglementare similare se aplică echipamentelor mobile fără destinație rutieră, ar trebui să se asigure coerența cu Regulamentul (UE) 2016/1628, pentru a permite reduceri eficace ale emisiilor în întreaga Uniune.

Or. en

Justificare

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Amendamentul 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Propunere de regulament
Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(17a) Pentru a asigura securitatea juridică și funcționarea eficace a sistemelor de control al emisiilor, precum și monitorizarea performanței acestora prin sistemele OBM, este necesar să se clarifice cadrul de reglementare aplicabil sistemelor care utilizează reactivi, cum ar fi reducerea catalitică selectivă (RCS), în

special în condiții climatice extreme. În cazul în care aceste condiții pot afecta funcționarea unor astfel de sisteme, ar trebui să fie permise soluții proporționale și neutre din punct de vedere tehnologic, inclusiv adaptări ale sistemelor sau utilizarea unor reactivi alternativi, cu condiția asigurării unor performanțe echivalente în materie de emisii. Acest lucru este esențial pentru a preveni creșterea emisiilor de poluanți generate în condiții reale de conducere, în special a oxizilor de azot (NOx), și pentru a asigura respectarea valorilor-limită de emisii în toate regiunile Uniunii. O astfel de clarificare ar trebui, de asemenea, să contribuie la reducerea sarcinii administrative și la evitarea costurilor inutile de recertificare, asigurând totodată funcționarea continuă a sistemelor de control al emisiilor pe întreaga durată de viață a vehiculului, inclusiv pentru vehiculele deja aflate în circulație, în cazul cărora pot fi necesare adaptări proporționale. Având în vedere că tehnologii similare și cerințe de reglementare similare se aplică echipamentelor mobile fără destinație rutieră, ar trebui să se asigure coerența cu Regulamentul (UE) 2016/1628, pentru a permite reduceri eficace ale emisiilor în întreaga Uniune.

Or. en

Justificare

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is

ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Amendamentul 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(17a) Anexa I la Regulamentul (UE) 2024/1257 stabilește valorile-limită ale emisiilor de particule la frânare în ciclul standard de conducere care se aplică de la 1 ianuarie 2035 pentru toate tehnologiile de propulsie, pe categorii de vehicule. Începând cu 1 ianuarie 2035, valorile-limită respective se aplică în mod uniform tuturor tehnologiilor utilizate pentru grupurile motopropulsoare, în timp ce, pentru date anterioare, se aplică valori-limită diferențiate, în funcție de tehnologia utilizată pentru grupul motopropulsor în cauză. Această abordare s-a bazat pe ipoteza că, începând cu 1 ianuarie 2035, toate vehiculele nou înmatriculate vor fi vehicule pur electrice și, prin urmare, vor genera emisii mai reduse de particule la frânare datorită utilizării sporite a sistemelor de frânare regenerativă. Având în vedere posibilitatea ca vehiculele hibride și vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă să continue să fie introduse pe piață după această dată, este oportun să se mențină valori-limită diferențiate pentru emisiile de particule la frânare în funcție de tehnologia utilizată pentru grupul motopropulsor și după 1 ianuarie 2035.

Or. en

Amendamentul 93
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(17a) Orice amânare a aplicării standardelor Euro față de datele lor actuale de aplicare va face mult mai dificil pentru producătorii de camioane să își atingă obiectivele privind vânzările de camioane cu emisii zero. Prin aplicarea standardelor Euro conform calendarului actual este sprijinită și competitivitatea industrială a Europei. Amânarea aplicării acestora ar expune într-o mai mare măsură piața europeană a camioanelor electrice concurenței internaționale. Securitatea energetică a Europei ar fi, de asemenea, afectată, iar poluarea aerului ar crește. Camioanele reprezintă aproximativ 20 % din cererea de petrol din transportul rutier. Standardele Euro constituie o măsură esențială de sprijin pentru tranziția către camioane electrice.

Or. en

Amendamentul 94
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 17 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(17b) UE trebuie să sprijine în continuare tranziția către mobilitatea complet electrică cu emisii zero în sectorul camioanelor. Potrivit calculelor ICCT, amânarea aplicării standardului Euro 7 pentru camioane și autobuze cu 18 luni ar determina o creștere a emisiilor de NOx cu 230 de kilotone până în 2050. Acest lucru ar avea drept rezultat

pierderea a 18 000 de ani de viață sau 1 240 de decese premature suplimentare. Euro 7 introduce, de asemenea, standarde atât de necesare pentru pneurile noi, prin scoaterea de pe piață a pneurilor de calitate scăzută și cu uzură rapidă, reducându-se astfel poluarea cu microparticule care afectează aerul, solul și corpurile de apă. Amânarea aplicării standardelor Euro ar crea, de asemenea, incertitudine și ar încetini investițiile în tehnologii curate, inclusiv în infrastructura de reîncărcare pentru vehiculele grele. Amânarea introducerii acestor standarde pentru vehiculele grele ar afecta sănătatea cetățenilor și competitivitatea industrială europeană și ar trebui evitată.

Or. en

Amendamentul 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Vehiculele electrice hibride reîncărcabile (PHEV) au câștigat o cotă de piață semnificativă în ultimii ani, în parte deoarece valorile oficiale ale emisiilor de CO_2 obținute în cadrul omologării de tip, determinate pe baza metodologiei factorului de utilitate (UF), sunt considerabil mai scăzute decât emisiile lor de CO_2 generate în condiții reale de conducere. Factorul de utilitate reflectă ponderea estimată a distanței parcurse în modul cu consum de sarcină și se determină, în cadrul omologării de tip, pe baza unei curbe UF care depinde de autonomia electrică în modul cu consum de sarcină. Cu cât această

pondere este mai mare, cu atât factorul de utilitate este mai mare și valoarea oficială a CO_2 rezultată este mai mică. Datele privind monitorizarea la bord a consumului de combustibil și de energie (OBFCM) colectate de la vehiculele electrice hibride reîncărcabile (PHEV) înmatriculate în Uniune confirmă faptul că vehiculele PHEV sunt încărcate și propulsate cu energie electrică mult mai rar în condiții reale de conducere decât presupune curba UF, ceea ce produce un decalaj mare și persistent între emisiile de CO_2 stabilite în cadrul omologării de tip și emisiile de CO_2 generate în condiții reale de conducere. Acest decalaj conferă vehiculelor PHEV un avantaj nejustificat în materie de conformitate față de vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă și față de vehiculele electrice cu baterie, în contextul obiectivelor producătorilor privind emisiile de CO_2. Deși Comisia a introdus deja două corecții succesive ale curbei UF inițiale, riscul structural al unei noi divergențe între curba UF și comportamentul real de încărcare persistă, pe măsură ce tehnologia vehiculelor și modelele de utilizare evoluează. Pentru a se asigura că curba UF continuă să reflecte comportamentul de conducere în condiții reale și că vehiculele PHEV nu beneficiază de un avantaj sistematic în ceea ce privește conformitatea, Comisia ar trebui să aibă competența de a stabili, pe baza datelor OBFCM, o metodologie pentru actualizarea anuală a curbei UF utilizate în cadrul omologării de tip, astfel încât decalajul observat între emisiile de CO_2 stabilite în cadrul omologării de tip pentru vehiculele PHEV și emisiile de CO_2 generate în condiții reale de conducere să fie comparabil cu cel observat pentru vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă.

Or. en

Amendamentul 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Având în vedere elaborarea în curs, în cadrul CEE-ONU, a procedurilor de încercare armonizate pentru emisiile la frânare în cazul vehiculelor grele, este oportun să se ajusteze calendarul și structura dispozițiilor referitoare la emisiile de particule la frânare pentru aceste vehicule. Valorile-limită pentru emisiile de particule la frânare în cazul vehiculelor grele ar trebui introduse după finalizarea și verificarea procedurilor de încercare relevante și după colectarea unor date suficiente care să permită stabilirea unor valori-limită de reglementare aplicabile de la 1 ianuarie 2035. Având în vedere utilizarea tot mai extinsă a vehiculelor grele electrificate în condiții de exploatare urbană și suburbană, precum și continuarea introducerii pe piață a vehiculelor cu alte tehnologii utilizate pentru grupul motopropulsor, valorile-limită pentru emisiile de particule la frânare ar trebui stabilite în funcție de tehnologia utilizată pentru grupul motopropulsor, și nu aplicate în mod uniform.

Or. en

Amendamentul 97
Zala Tomašič

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Punerea în aplicare a cerințelor Euro 7 pentru vehiculele grele ar trebui

să țină seama de nivelul de pregătire tehnologică al producătorilor, de disponibilitatea componentelor conforme și de competitivitatea generală a industriei europene a autovehiculelor. Pentru a stabili dacă datele revizuite de aplicare rămân adecvate în raport cu evoluțiile pieței și progresele tehnologice, Comisia ar trebui să revizuiască punerea în aplicare a prezentului regulament înainte de aplicarea cerințelor Euro 7 pentru vehiculele grele.

Or. en

Justificare

O clauză de revizuire ar asigura o aliniere a calendarului de aplicare la evoluțiile tehnologice, la nivelul de pregătire al industriei și la competitivitatea sectorului european al autovehiculelor.

Amendamentul 98
Daniel Attard

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Orice prelungire a termenelor de punere în aplicare a standardului Euro 7 pentru vehiculele grele ar trebui să rămână limitată și proporțională și nu ar trebui să submineze obiectivele de mediu sau eficacitatea generală a cadrului Euro 7.

Or. en

Amendamentul 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce sisteme de monitorizare la bord (OBM) și dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM), care vizează facilitarea verificărilor conformității în timp real, eforturile de armonizare, supravegherea ciclului de viață, reducerea cheltuielilor de încercare și măsuri raționalizate de asigurare a respectării legislației. Pentru a primi, a prelucra și a stoca în mod eficient datele OBM și OBFCM, este necesar să se clarifice faptul că împuternicirea acordată Comisiei de a adopta măsuri de punere în aplicare acoperă, de asemenea, adoptarea metodelor și a cerințelor necesare pentru monitorizarea conformității tipurilor de vehicule.	***eliminat***

Or. en

Justificare

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Amendamentul 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce sisteme de monitorizare la bord (OBM) și dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM), care vizează facilitarea verificărilor conformității în timp real, eforturile de armonizare, supravegherea ciclului de viață, reducerea cheltuielilor de încercare și măsuri raționalizate de asigurare a respectării legislației. Pentru a primi, a prelucra și a stoca în mod eficient datele OBM și OBFCM, este necesar să se clarifice faptul că împuternicirea acordată Comisiei de a adopta măsuri de punere în aplicare acoperă, de asemenea, adoptarea metodelor și a cerințelor necesare pentru monitorizarea conformității tipurilor de vehicule.	(19) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce sisteme de monitorizare la bord (OBM) și dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM), care vizează facilitarea verificărilor conformității în timp real, eforturile de armonizare, supravegherea ciclului de viață, reducerea cheltuielilor de încercare și măsuri raționalizate de asigurare a respectării legislației. Pentru a primi, a prelucra și a stoca în mod eficient ***și sigur*** datele OBM și OBFCM, este necesar să se clarifice faptul că împuternicirea acordată Comisiei de a adopta măsuri de punere în aplicare acoperă, de asemenea, adoptarea metodelor și a cerințelor necesare pentru monitorizarea conformității tipurilor de vehicule ***și a conformității cu Regulamentul (UE) 2023/2854 („Regulamentul privind datele”)***[16b].
	[16b] Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2023 privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind datele) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Amendamentul 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce sisteme de monitorizare la bord (OBM) și dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM), care vizează facilitarea verificărilor conformității ***în timp real***, eforturile de armonizare, supravegherea ciclului de viață, reducerea cheltuielilor de încercare și măsuri raționalizate de asigurare a respectării legislației. Pentru a primi, a prelucra și a stoca în mod eficient datele OBM și OBFCM, este necesar să se clarifice faptul că împuternicirea acordată Comisiei de a adopta măsuri de punere în aplicare acoperă, de asemenea, adoptarea metodelor și a cerințelor necesare pentru monitorizarea conformității tipurilor de vehicule.	(19) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce sisteme de monitorizare la bord (OBM) și dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM), care vizează facilitarea verificărilor conformității, eforturile de armonizare, supravegherea ciclului de viață, reducerea cheltuielilor de încercare și măsuri raționalizate de asigurare a respectării legislației. Pentru a primi, a prelucra și a stoca în mod eficient datele OBM și OBFCM, este necesar să se clarifice faptul că împuternicirea acordată Comisiei de a adopta măsuri de punere în aplicare acoperă, de asemenea, adoptarea metodelor și a cerințelor necesare pentru monitorizarea conformității tipurilor de vehicule.

Or. en

Justificare

Monitorizarea la bord (OBM) nu permite verificarea conformității în timp real. Dimpotrivă, datele de monitorizare sunt colectate și transmise la intervale prestabilite, oferind o supraveghere periodică a performanței vehiculului, și nu o evaluare continuă a conformității.

Amendamentul 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce cerințe privind abraziunea pneurilor pentru a aborda alte emisii decât cele de eșapament, care reprezintă o sursă majoră de microplastice eliberate în mediu. Elaborarea valorilor-limită privind abraziunea pneurilor și a metodelor de încercare pentru pneurile din clasa C3

implică o complexitate tehnică suplimentară, ca urmare a diversității tipurilor de pneuri și a aplicațiilor acestora, precum și a faptului că metodologiile dezvoltate pentru pneurile din clasele C1 și C2 nu pot fi aplicate direct pneurilor din clasa C3. Pentru a se asigura că valorile-limită ale abraziunii pneurilor din clasa C3 se bazează pe dovezi științifice solide și pe proceduri de încercare adecvate, este necesar un interval suplimentar pentru elaborarea metodelor de încercare, evaluarea impactului asupra pieței și stabilirea unor valori-limită corespunzătoare. Prin urmare, termenele aplicabile pneurilor din clasa C3 ar trebui ajustate în consecință.

Or. en

Justificare

Scopul prezentei modificări este de a asigura un calendar realist pentru punerea în aplicare a cerințelor aplicabile pneurilor din clasa C3, prin prelungirea cu doi ani a termenelor prevăzute la articolul 11 alineatul (6) și la articolul 15 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) 2024/1257. Lucrările privind pneurile din clasa C1 au demonstrat complexitatea elaborării metodelor de încercare, a valorilor-limită de performanță și a dispozițiilor privind echivalența. Întrucât lucrările similare privind pneurile din clasa C3 se confruntă deja cu întârzieri din cauza acestor provocări, calendarul actual nu mai este considerat fezabil și ar trebui ajustat în consecință.

Amendamentul 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a) Continuarea introducerii pe piață a unor vehicule noi cu emisii zero nu este benefică doar pentru climă, ci și pentru calitatea aerului. Prin urmare, orice modificări ale standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 stabilite pentru autoturismele și

camionetele noi în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 pot avea efecte asupra calității aerului. Până la 31 decembrie 2027, Comisia ar trebui să evalueze dacă valorile-limită pentru emisiile de poluanți atmosferici stabilite în Regulamentul (UE) 2024/1257 trebuie modificate pentru a menține un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății în întreaga Uniune, având în vedere noile evoluții ale standardelor de performanță privind emisiile de CO_2.

Or. en

Amendamentul 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Propunere de regulament
Considerentul 19 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19b) Tranziția către o mobilitate cu emisii zero necesită accesul utilizatorilor finali la servicii de reîncărcare în condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii în întreaga Uniune. Deși articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2023/1804 impune ca orice diferențiere a prețurilor percepute de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului să fie proporțională și justificată în mod obiectiv, lipsa unor clarificări suplimentare poate conduce la interpretări divergente și la insecuritate juridică, în detrimentul pieței interne și al încrederii consumatorilor. O altă consecință sunt prețurile mult prea ridicate la stațiile de reîncărcare, o situație care trebuie schimbată imediat. Prin urmare, este oportun să se asigure separarea serviciilor de infrastructură și de furnizare a energiei și să se definească, la nivelul Uniunii, sensul proporționalității în acest context, astfel încât să se asigure că diferențele de preț

pentru aceeași cantitate de energie electrică furnizată în condiții comparabile se bazează pe criterii obiective și transparente și nu conduc la suprataxe disproporționate doar pentru faptul că o sesiune de reîncărcare este facilitată prin intermediul unui furnizor de servicii de mobilitate care nu face parte din aceeași întreprindere ca operatorul punctului de reîncărcare. O astfel de definiție ar trebui, în esență, să reducă așa-numitele costuri de roaming și să prevină diferențele arbitrare de preț care denaturează concurența, subminează interoperabilitatea sau descurajează adoptarea vehiculelor cu emisii zero. Cu ocazia viitoarei reexaminări a Regulamentului (UE) 2023/1804, Comisia ar trebui să evalueze pe deplin această problemă și, ulterior, să prezinte o propunere legislativă pentru soluționarea acesteia. Aceasta conduce la transparență, concurență și prețuri echitabile.

Or. en

Amendamentul 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Simplificările introduse prin prezentul regulament urmează o logică coerentă: elimină cerințele care nu mai aduc informații suplimentare și nu mai asigură un nivel suplimentar de protecție, întrucât aceleași aspecte sunt deja reglementate prin alte dispoziții. Eliminarea încercării de laborator dedicate la temperatură joasă, care este acoperită de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere, sau trecerea la încercarea demonstrativă

la nivel de categorie pentru motoarele vehiculelor grele, ori abrogarea normelor Uniunii privind zgomotul care dublează regulamentele CEE-ONU aplicabile sunt tot atâtea exemple în acest sens. Suprapuneri comparabile se mențin în cadrul de reglementare privind emisiile instituit prin Regulamentul (UE) 2024/1257, unde încercările de laborator, măsurătorile în condiții reale de conducere, monitorizarea conformității în funcționare și monitorizarea la bord acoperă parțial același domeniu. Pentru a permite Parlamentului European și Consiliului să întreprindă următorul pas în materie de simplificare pe baza unor dovezi, și nu de la caz la caz, Comisia ar trebui să identifice în mod sistematic aceste suprapuneri rămase și să prezinte un raport cu privire la acestea.

Or. en

Amendamentul 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Pentru a se asigura că măsurile introduse prin prezentul regulament rămân proporționale și coerente cu obiectivele legislației Uniunii în materie de siguranță rutieră și de mediu, Comisia ar trebui să monitorizeze aceste măsuri și să le evalueze periodic impactul, mai ales în ceea ce privește siguranța rutieră, performanța de mediu și adoptarea vehiculelor utilitare ușoare cu emisii zero.

Or. en

Amendamentul 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Având în vedere faptul că vehiculele grele se caracterizează prin cicluri lungi de dezvoltare și de planificare a producției, amânarea datei de aplicare a cerințelor Euro 7 pentru vehiculele grele prevăzute în Regulamentul (UE) 2024/1257 poate oferi producătorilor mai mult timp pentru a asigura conformitatea cu obiectivele Euro 7 privind emisiile de poluanți.

Or. en

Amendamentul 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Considerentul 20 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20b) Pentru a se asigura că pragul de 4,25 tone aplicabil vehiculelor cu emisii zero rămâne adecvat în timp, Comisia ar trebui să revizuiască acest prag cel târziu în 2032, ținând seama de evoluțiile tehnologice referitoare la greutatea bateriilor, precum și de considerentele privind siguranța rutieră, mediul și piața.

Or. en

Amendamentul 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Articolul ***13 alineatul (1)*** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se modifică după cum urmează:	Articolul ***3*** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se modifică după cum urmează:

Or. en

Amendamentul 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Se introduce următoarea literă (fa):	***eliminat***
„	
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;	
”	

Or. en

Justificare

Camionetele de peste 3,5 tone prezintă în continuare riscuri grave pentru siguranța rutieră din cauza greutății lor. Utilizarea obligatorie a tahografelor asigură respectarea normelor de siguranță, previne accidentele cauzate de oboseală și promovează condiții de muncă echitabile. Aceasta va contribui, de asemenea, la stimularea unei treceri mai rapide către camionete electrice mai ușoare și va evita orice lacune de care ar putea beneficia camionetele pick-up cu risc mai ridicat.

Amendamentul 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Se introduce următoarea literă (fa):	***eliminat***
„	
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;	
”	

Or. en

Justificare

Tahografele sunt principalele instrumente pentru asigurarea respectării obligațiilor conducătorilor auto privind perioadele de repaus și timpul de lucru prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014. Exceptarea vehiculelor N2 electrice cu baterie cu masa mai mică de 4,25 tone de la aceste cerințe riscă să submineze asigurarea respectării acestor norme pentru un segment în creștere al flotei comerciale, să sporească riscurile asociate oboselii și să exercite presiuni asupra conducătorilor auto pentru a renunța la perioade de repaus adecvate. Riscurile asociate programelor de lucru prelungite și presiunii legate de livrări nu sunt reduse prin electrificare.

Amendamentul 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – partea introductivă
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Se introduce următoarea literă ***(fa)***:	(1) Se introduce următoarea literă ***(j)***:

Or. en

Amendamentul 113
Daniel Buda

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1 – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;;	(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate***, vehicule pur electrice, vehicule hibride electrice cu încărcare de la o sursă externă și vehicule cu pilă de combustie***, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;;

Or. ro

Justificare

Importanța unei formulări clare a domeniului de aplicare, prin utilizarea terminologiei consacrate în legislația de omologare de tip. În acest sens, ar fi preferabilă evitarea unor formulări generale precum „vehicles propelled by means of electricity” și utilizarea unor categorii tehnice clare.

Amendamentul 114
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;	(fa) vehicule***, cu excepția vehiculelor cu tip de caroserie pick-up,*** utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate ***exclusiv*** de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;

Or. en

Amendamentul 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri ***și propulsate de electricitate***, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;	(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;

Or. en

Justificare

Uniunea a stabilit deja pragul de 4,25 tone ca limită relevantă pentru aceste vehicule: Directiva (UE) 2025/2205 permite titularilor unui permis de conducere categoria B să conducă vehicule pentru transportul de mărfuri cu masa de până la 4,25 tone. Menținerea pragului pentru tahograf la 3,5 tone pentru camionetele neelectrice contrazice această alegere și împarte aceeași clasă de vehicule în funcție de tehnologia de propulsie, fără un motiv funcțional. Eliminarea criteriului privind propulsia restabilește coerența dreptului Uniunii. Motivele detaliate sunt prezentate în considerentele (6)-(8).

Amendamentul 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;	(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate ***sau hidrogen***, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;

Or. en

Amendamentul 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri ***și propulsate de electricitate***, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;	(fa) vehicule ***electrice cu baterie*** utilizate pentru transportul ***intern*** de mărfuri, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;

Or. en

Justificare

Pentru a accelera adoptarea camionetelor cu emisii zero și pentru a evita fragmentarea suplimentară a pieței interne, exceptarea de la obligația utilizării tahografului ar trebui să se aplice vehiculelor în cauză la nivelul întregii Uniuni, în concordanță cu exceptarea propusă de la obligația utilizării limitatorului de viteză. Limitarea exceptării la transportul intern de mărfuri asigură că operațiunile transfrontaliere și cabotajul rămân supuse normelor privind timpul de conducere și perioadele de repaus, inclusiv obligației de instalare și utilizare a unui tahograf.

Amendamentul 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 3 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1a) se introduce următoarea literă (ia):
	„(ia) vehicule electrice cu baterie utilizate pentru transportul intern de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone”;

Or. en

Justificare

Pentru a accelera adoptarea camionetelor cu emisii zero pentru transportul de mărfuri și pentru a evita fragmentarea suplimentară și inutilă a pieței interne a Uniunii, exceptarea de la obligația utilizării tahografului ar trebui să se aplice vehiculelor în cauză în întreaga Uniune, în conformitate cu exceptarea propusă de la obligația utilizării limitatorului de viteză. Limitarea exceptării la transportul intern de mărfuri va asigura că transportul transfrontalier și cabotajul continuă să se desfășoară cu respectarea normelor privind timpul de conducere și perioadele de repaus, precum și a obligației de instalare și utilizare a unui tahograf.

Amendamentul 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Se adaugă următoarea literă (s):	***eliminat***

”

(s) autorulotele, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, utilizate exclusiv pentru transporturi în scopuri necomerciale.

”

Or. en

Amendamentul 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(s) autorulotele, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, utilizate exclusiv pentru transporturi în scopuri necomerciale.	***eliminat***

Or. en

Justificare

Exceptarea autorulotelor utilizate în scopuri necomerciale de la legislația socială în domeniul transportului rutier

Amendamentul 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 3 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 3, se adaugă următoarea literă:
	„(ia) autorulotele, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, utilizate exclusiv pentru transporturi în scopuri necomerciale și a căror masă maximă autorizată depășește 7,5 tone.”

Or. en

Amendamentul 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (CE) nr. 561/2006
Articolul 3 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 3, se adaugă următoarea literă:
	„(ia) autorulotele, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, utilizate exclusiv pentru transporturi în scopuri necomerciale.”

Or. en

Justificare

Exceptarea autorulotelor utilizate în scopuri necomerciale de la legislația socială în domeniul transportului rutier

Amendamentul 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon,

Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. ***Până la [OP: a se introduce ultima zi a celei de-a 18-a luni următoare intrării în vigoare a prezentului regulament]*** Comisia ***adoptă*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională. ***Actul delegat respectiv precizează cel puțin:*** ***(a) standardele de interoperabilitate și*** ***(b) cerințele privind codurile de rețea pentru conversia bidirecțională a energiei la bord.*** ***Aceste cerințe tehnice asigură conformitatea cu Directiva (UE) 2018/2001, Regulamentul (UE) 2023/1542 și Regulamentul (UE) 2023/2854.*** ***În termen de cel mult cinci ani de la intrarea în vigoare a actelor delegate menționate la primul paragraf, Comisia evaluează evoluțiile tehnologice privind funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională și, după caz, actualizează actele delegate relevante sau prezintă o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.***

Or. en

Amendamentul 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***delegate***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, ***cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine*** funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***de punere în aplicare***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea***, după caz, a*** unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) ***necesare pentru a asigura interoperabilitatea*** cu infrastructura de reîncărcare ***și, după caz, compatibilitatea cu*** funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională***, fără a aduce atingere normelor Uniunii și normelor naționale privind racordarea la rețea, exploatarea sistemului și reglementarea pieței energiei electrice***. ***În cazul în care cerințele de conformitate se bazează, integral sau parțial, pe standarde tehnice armonizate, actele delegate stabilesc metodologia de verificare a conformității.***

Or. en

Justificare

Conformitatea cu codurile de rețea în ceea ce privește comunicarea vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, rețeaua electrică și sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională ar trebui verificată la nivelul Uniunii în cursul omologării de tip a vehiculului.

Amendamentul 125
Kateřina Konečná

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***delegate***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***în ceea ce privește comunicarea*** și interfața hardware ***a vehiculelor*** pur electrice (PEV) și ***a vehiculelor*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***de punere în aplicare***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea***, după caz, a*** unor cerințe tehnice ***referitoare la comunicare*** și ***la*** interfața hardware ***în ceea ce privește conformitatea cu codurile de rețea armonizate la nivelul Uniunii privind racordarea la rețea pentru noile tipuri de vehicule*** pur electrice (PEV) și ***de vehicule*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV)***, precum și comunicarea acestora*** cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională. ***În cazul în care cerințele de conformitate se bazează, integral sau parțial, pe standarde tehnice armonizate, actele delegate stabilesc metodologia de verificare a conformității.***

Or. en

Amendamentul 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***delegate***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului	4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***de punere în aplicare***, în conformitate cu articolul 82, de completare

regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***în ceea ce privește comunicarea*** și interfața hardware ***a vehiculelor*** pur electrice (PEV) și ***a vehiculelor*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

a prezentului regulament prin stabilirea***, după caz, a*** unor cerințe tehnice ***referitoare la comunicare*** și ***la*** interfața hardware ***în ceea ce privește conformitatea cu codurile de rețea armonizate la nivelul Uniunii privind racordarea la rețea pentru noile tipuri de vehicule*** pur electrice (PEV) și ***de vehicule*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV)***, precum și comunicarea acestora*** cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

În cazul în care cerințele de conformitate se bazează, integral sau parțial, pe standarde tehnice armonizate, actele delegate stabilesc metodologia de verificare a conformității.

Or. en

Justificare

Regulamentul AFIR asigură deja în mod indirect comunicarea și interoperabilitatea fizică între PEV-uri, OVC-HEV-uri, infrastructura de reîncărcare, rețeaua electrică și sistemele care sprijină încărcarea inteligentă și bidirecțională. Elementul lipsă este certificarea conformității cu codurile de rețea la nivelul Uniunii. Verificarea conformității în cursul omologării de tip a vehiculului ar asigura în mod indirect compatibilitatea cu ISO 15118-20, ar sprijini pregătirea pentru V2G și ar evita suprapunerea dispozițiilor legislative, rămânând totodată fezabilă din punct de vedere tehnic pentru producători.

Amendamentul 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***delegate***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***în ceea ce privește comunicarea*** și	4. Comisia este împuternicită să adopte acte ***de punere în aplicare***, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea***, după caz, a*** unor cerințe tehnice ***referitoare***

interfața hardware ***a vehiculelor*** pur electrice (PEV) și ***a vehiculelor*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	***la comunicare*** și ***la*** interfața hardware ***în ceea ce privește conformitatea cu codurile de rețea armonizate la nivelul Uniunii privind racordarea la rețea pentru noile tipuri de vehicule*** pur electrice (PEV) și ***de vehicule*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV)***, precum și comunicarea acestora*** cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională. ***În cazul în care cerințele de conformitate se bazează, integral sau parțial, pe standarde tehnice armonizate, actele delegate stabilesc metodologia de verificare a conformității.***

Or. en

Justificare

Comunicarea și interconectarea dintre vehiculele pur electrice (PEV), vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV), infrastructura de reîncărcare, rețeaua electrică și sistemele de alimentare staționare sunt deja acoperite în mod indirect de AFIR. Elementul lipsă îl reprezintă certificarea conformității cu codurile de rețea la nivelul UE, și nu cerințele naționale, pentru a asigura interoperabilitatea și pregătirea pentru tehnologia V2G. Verificarea conformității în cursul omologării de tip ar sprijini compatibilitatea cu ISO 15118-20, evitând totodată suprapunerea dispozițiilor legislative.

Amendamentul 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV)	4. ***Până la 31 decembrie 2027,*** Comisia ***adoptă*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare

cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

Actul delegat definește, de asemenea, o desemnare „pregătit pentru V2G” care să fie inclusă în certificatul de conformitate al noilor tipuri de vehicule pur electrice care respectă cerințele respective, precum și metodologia de verificare a conformității bazată, după caz, pe standarde tehnice armonizate.

Or. en

Amendamentul 129
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. ***Până la 31 decembrie 2027,*** Comisia ***adoptă*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională. ***Actul delegat specifică cel puțin următoarele cerințe:***
	(a) standardele de interoperabilitate;
	(b) un set de cerințe privind codurile de rețea pentru conversia bidirecțională a energiei la bordul vehiculului electric, atât de la curent alternativ la curent

continuu (CA-CC), cât și de la curent continuu la curent alternativ (CC-CA);

(c) integrarea unei tehnologii de încărcare la bord capabile să realizeze aceste conversii de energie.

Or. en

Amendamentul 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***î***n ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare***, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare*** inteligentă ***și bidirecțională***.	4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***î***n ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare***. Cerințele respective se limitează la reîncărcarea*** inteligentă ***unidirecțională***. ***Orice participare la servicii bazate pe tehnologia V2G sau la servicii de transfer bidirecțional de energie rămâne voluntară și necesită consimțământul explicit și revocabil al proprietarului vehiculului; cerințele tehnice stabilite în temeiul prezentului alineat nu impun capacități bidirecționale.***

Or. en

Justificare

Impunerea capacităților bidirecționale obligă proprietarii de vehicule să suporte costurile de echilibrare a rețelei prin degradarea proprietății lor private. Tehnologia V2G nu este interzisă, iar proprietarii care își exprimă consimțământul pot participa, însă un cadru instituit prin acte delegate pentru cerințe tehnice obligatorii ar constitui inevitabil temeiul

juridic pentru impunerea participării prin intermediul condițiilor de acces la infrastructură. Bateria unui vehicul privat nu este un activ al rețelei publice. Prin urmare, împuternicirea trebuie să vizeze numai încărcarea inteligentă unidirecțională.

Amendamentul 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia ***este împuternicită să adopte*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. ***Până la 31 decembrie 2027,*** Comisia ***adoptă*** acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională***, inclusiv, dar fără a se limita la, următoarele cerințe: standarde de interoperabilitate, un set de cerințe privind codurile de rețea pentru conversia bidirecțională a energiei la bordul vehiculului electric, atât CA-CC, cât și CC-CA, și integrarea unei tehnologii de încărcare la bord capabile să realizeze aceste conversii***.

Or. en

Amendamentul 132
Henrik Dahl

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***î***n ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***î***n ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională***, asigurând totodată interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de reîncărcare, rețelele electrice și actorii relevanți de pe piață, inclusiv operatorii punctelor de reîncărcare, furnizorii de servicii de mobilitate și agregatorii***.

Or. en

Amendamentul 133
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și	4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și

bidirecțională.	bidirecțională. ***Aceste cerințe se limitează la conexiunea fizică și la protocolul de comunicare și se bazează pe standardele de reîncărcare deja aplicabile în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1804.***

Or. en

Amendamentul 134
Jana Nagyová

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice ***în ceea ce privește comunicarea*** și interfața hardware ***a vehiculelor*** pur electrice (PEV) și ***a vehiculelor*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea***, după caz, a*** unor cerințe tehnice ***referitoare la comunicare*** și ***la*** interfața hardware ***în ceea ce privește conformitatea cu codurile de rețea armonizate la nivelul Uniunii privind racordarea la rețea pentru noile tipuri de vehicule*** pur electrice (PEV) și ***de vehicule*** electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV)***, precum și comunicarea acestora*** cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

Or. en

Justificare

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle

type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Amendamentul 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 49

Textul în vigoare	*Amendamentul*
Articolul 49	***(1a) Articolul 49 se elimină.***
Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie	
1. Sub rezerva limitelor fixate în anexa V partea B și doar în perioada limitată menționată la alineatul (2), statele membre pot înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare UE de tip nu mai este valabilă și pot autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în funcțiune a acestora.	
Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii care au făcut obiectul unei omologări UE de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în funcțiune înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip respective.	
2. Alineatul (1) se aplică doar, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.	
3. Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) prezintă o cerere autorității competente din fiecare stat membru afectat de înmatricularea sau	

de punerea în funcțiune a vehiculelor în cauză. Cererea specifică motivele tehnice sau economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.

Statele membre în cauză decid în termen de trei luni de la primirea unei astfel de cereri dacă permit înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor respective pe teritoriul lor și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.

4. Statele membre aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficace.

Or. en

(32018R0858)

Justificare

Pentru a elimina fragmentarea pieței și sarcina administrativă care rezultă din procedurile naționale nearmonizate privind derogările pentru vehiculele de sfârșit de serie, cum ar fi mecanismele diferite privind cotele sau datele-limită, cadrul de înmatriculare ar trebui simplificat. Procedurile actuale creează birocrație inutilă atât pentru industrie, cât și pentru autoritățile naționale competente. Prin urmare, în cazul în care data de producție a unui vehicul precedă aplicarea unei noi cerințe legale, certificatul său de conformitate ar trebui să rămână valabil, eliminând astfel necesitatea unor proceduri împovărătoare de derogare pentru vehiculele de sfârșit de serie.

Amendamentul 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 49

Textul în vigoare		*Amendamentul*
Articolul 49	***(1a)***	***Articolul 49 se elimină.***
Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune		

a vehiculelor de sfârșit de serie

1. Sub rezerva limitelor fixate în anexa V partea B și doar în perioada limitată menționată la alineatul (2), statele membre pot înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare UE de tip nu mai este valabilă și pot autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în funcțiune a acestora.

Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii care au făcut obiectul unei omologări UE de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în funcțiune înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip respective.

2. Alineatul (1) se aplică doar, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.

3. Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) prezintă o cerere autorității competente din fiecare stat membru afectat de înmatricularea sau de punerea în funcțiune a vehiculelor în cauză. Cererea specifică motivele tehnice sau economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.

Statele membre în cauză decid în termen de trei luni de la primirea unei astfel de cereri dacă permit înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor respective pe teritoriul lor și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.

4. Statele membre aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficace.

Or. en

(32018R0858)

Justificare

Normele actuale privind vehiculele de sfârşit de serie impun producătorilor sau proprietarilor să solicite derogări atunci când vehiculele nu sunt înmatriculate înainte de intrarea în vigoare a noilor cerințe de reglementare. Întrucât procedurile diferă de la un stat membru la altul, acest lucru creează sarcini administrative inutile și incertitudine juridică, fără a aduce beneficii clare. Deoarece stocarea vehiculelor este costisitoare, nu există oricum niciun stimulent pentru constituirea unor stocuri de vehicule. Prin urmare, un certificat de conformitate valabil ar trebui să rămână valabil dacă vehiculul a fost fabricat înainte de data aplicării noilor norme.

Amendamentul 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 48

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(1a) Articolul 48 se modifică după cum urmează:
Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a ***altor vehicule decât vehiculele de sfârșit de serie***	Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a ***vehiculelor***
1. Fără a aduce atingere articolelor 51, 52 și 53, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate ***valabil*** emis în conformitate cu articolele 36 și 37.	1. Fără a aduce atingere articolelor 51, 52 și 53, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate emis în conformitate cu articolele 36 și 37***, valabil la data fabricării vehiculului***.
Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete. ***Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea articolului 49.***	Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete.

2. Numărul de vehicule produse în serii mici puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în cursul aceluiași an nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V.	2. Numărul de vehicule produse în serii mici puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în cursul aceluiași an nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V.

Or. en

Justificare

Normele actuale privind vehiculele de sfârşit de serie impun producătorilor sau proprietarilor să solicite derogări atunci când vehiculele nu sunt înmatriculate înainte de intrarea în vigoare a noilor cerințe de reglementare. Întrucât procedurile diferă de la un stat membru la altul, acest lucru creează sarcini administrative inutile şi incertitudine juridică, fără a aduce beneficii clare. Deoarece stocarea vehiculelor este costisitoare, nu există oricum niciun stimulent pentru constituirea unor stocuri de vehicule. Prin urmare, un certificat de conformitate valabil ar trebui să rămână valabil dacă vehiculul a fost fabricat înainte de data aplicării noilor norme.

Amendamentul 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 48 – alineatul 1

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	Articolul 48 alineatul (1) se modifică după cum urmează:
1. Fără a aduce atingere articolelor 51, 52 și 53, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate ***valabil*** emis în conformitate cu articolele 36 și 37.	***„(1)*** Fără a aduce atingere articolelor 51, 52 și 53, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate emis în conformitate cu articolele 36 și 37***, valabil la data fabricării vehiculului***. ***”***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Justificare

Pentru a elimina fragmentarea pieței și sarcina administrativă care rezultă din procedurile naționale nearmonizate privind derogările pentru vehiculele de sfârşit de serie, cum ar fi mecanismele diferite privind cotele sau datele-limită, cadrul de înmatriculare ar trebui simplificat. Procedurile actuale creează birocrație inutilă atât pentru industrie, cât și pentru autoritățile naționale competente. Prin urmare, în cazul în care data de producție a unui vehicul precedă aplicarea unei noi cerințe legale, certificatul său de conformitate ar trebui să rămână valabil, eliminând astfel necesitatea unor proceduri împovărătoare de derogare pentru vehiculele de sfârşit de serie.

Amendamentul 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 29 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1a) La articolul 29, se adaugă următorul alineat (3a):
	„(3a) O omologare UE de tip se acordă pentru un autovehicul care este conform cu datele din dosarul informativ menționat la articolul 24 și care îndeplinește cerințele tehnice prevăzute în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II. Până la 1 ianuarie 2036, tipurile noi și existente de vehicule respectă cerințele de omologare de tip prevăzute în prezentul regulament, astfel cum sunt stabilite în anexa II. Completările aduse dispozițiilor anexei II aplicabile de la 1 ianuarie 2026 sau ulterior acestei date nu sunt obligatorii pentru omologarea de tip a vehiculelor complete.”

Or. en

Amendamentul 140
Henrik Dahl

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1a) La articolul 5, se adaugă următorul alineat (4a):
	„(4a) Cerințele tehnice adoptate în temeiul alineatului (1) se pun în aplicare în mod proporțional și neutru din punct de vedere tehnologic și nu impun costuri inutile operatorilor economici, consumatorilor sau autorităților publice.”

Or. en

Amendamentul 141
Henrik Dahl

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 b (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1b) La articolul 5 se adaugă următorul alineat (4b):
	„(4b) Cerințele tehnice adoptate în temeiul alineatului (1) se bazează pe standarde europene sau internaționale deschise, armonizate și neexclusive și rămân coerente cu cerințele tehnice aplicabile infrastructurii de reîncărcare în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1804 și al actelor delegate conexe.”

Or. en

Amendamentul 142
Henrik Dahl

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 c (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1c) La articolul 5 se adaugă următorul alineat (4c):
	„(4c) Cerințele tehnice adoptate în temeiul alineatului (1) nu impun obligativitatea capacității V2G sau a unor componente tehnice specifice pentru echipamentele de reîncărcare private, în cazul în care această funcționalitate ar genera costuri suplimentare disproporționate sau nu poate fi aplicată în mod rezonabil în contextul relevant de instalare.”

Or. en

Amendamentul 143
Henrik Dahl

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 d (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 5 – alineatul 4 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1d) La articolul 5 se adaugă următorul alineat (4d):
	„(4d) Cerințele tehnice adoptate în temeiul alineatului (1) asigură accesul echitabil și nediscriminatoriu al terților autorizați la datele și semnalele de control necesare pentru furnizarea serviciilor de încărcare inteligentă și bidirecțională, sub rezerva consimțământului utilizatorului și a dreptului aplicabil al Uniunii.”

Or. en

Amendamentul 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 41 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 41, se adaugă următorul alineat (5a):
	„(5a) Prin derogare de la alineatul (1), un producător poate solicita autorității de omologare a unui stat membru o omologare UE de tip intermediară pentru un tip de vehicul complet automatizat din categoria M sau N, produs în serii mici, destinat introducerii comerciale preliminare într-un domeniu operațional de proiectare definit, în scopul validării continue în condiții reale a sistemului de conducere automatizată. O astfel de omologare este supusă unor limite cantitative anuale, unor condiții de exploatare, unor obligații de monitorizare în timpul utilizării și unei perioade de valabilitate de maximum trei ani, care poate fi reînnoită pentru perioade succesive de aceeași durată, cu condiția ca aceleași obligații să continue să fie respectate. O omologare de tip intermediară acordată în temeiul prezentului alineat este recunoscută și considerată valabilă pe întreg teritoriul Uniunii, în limitele domeniului operațional de proiectare specificat în certificatul de omologare.
	Până la [OP: [a se introduce șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 82, prin care stabilește cerințele tehnice aplicabile, limitele cantitative, condițiile de exploatare, cerințele de raportare și condițiile în care datele operaționale colectate în perioada de omologare de tip intermediară pot fi utilizate ca dovezi de

validare în sprijinul unei cereri de omologare UE de tip pentru întregul vehicul și modifică anexele la prezentul regulament în consecință. Astfel de condiții, limite și taxe aferente ar trebui să țină seama în mod corespunzător de dimensiunea întreprinderilor, asigurându-se că IMM-urile și start-upurile inovatoare pot beneficia pe deplin de o astfel de procedură."

Or. en

(32018R0858)

Amendamentul 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 b (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 43 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Se introduce următorul articol 43a:
	„Articolul 43a
	Recunoașterea reciprocă a autorizațiilor naționale pentru încercarea și punerea în circulație a vehiculelor automatizate
	1. Orice autorizație națională acordată de un stat membru pentru încercarea sau punerea în circulație la scară comercială a vehiculelor automatizate și complet automatizate pe drumurile publice este recunoscută ca fiind valabilă pe întreg teritoriul Uniunii, în limitele domeniului operațional de proiectare specificat în autorizația respectivă.
	2. În cazul în care două sau mai multe state membre au instituit un mediu de testare transfrontalier pentru sisteme de conducere automatizată, autorizațiile de testare acordate de un stat membru participant în aria geografică a respectivului mediu de testare sunt

recunoscute automat de celelalte state membre participante, cu condiția ca vehiculele să respecte cerințele aplicabile ale Uniunii.

3. Un stat membru se poate opune recunoașterii în temeiul alineatelor (1) și (2) numai pe baza unor motive justificate corespunzător legate de siguranța rutieră și numai în termen de 30 de zile lucrătoare de la notificarea autorizației. În cazul în care nu este formulată nicio obiecție motivată în termenul respectiv, autorizația se consideră recunoscută și valabilă pe întreg teritoriul Uniunii.

4. Până la [OP: șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], statele membre desemnează autorități responsabile pentru omologare, recunoaștere și schimbul de date, astfel cum se indică la prezentul alineat.

5. Până la [OP: șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 82 pentru a stabili proceduri armonizate și un mecanism la nivelul Uniunii, gestionat de Comisie sau de un organism desemnat al Uniunii, pentru a pune în aplicare dispozițiile prezentului articol și pentru a asigura colectarea și transmiterea datelor operaționale provenite din activitățile de încercare și punere în circulație."

Or. en

(32018R0858)

Amendamentul 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 c (nou)
Regulamentul (UE) 2018/858
Articolul 22 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 22, se introduce următorul alineat (6a):
	„(6a) În scopul omologării de tip în mai multe etape a vehiculelor automatizate sau complet automatizate, un producător poate solicita o omologare UE de tip pentru etapa de bază a unui vehicul incomplet sub forma unei platforme pregătite pentru ADS, certificând că elementele hardware ale vehiculului îndeplinesc cerințele minime care urmează să fie stabilite de Comisie în temeiul prezentului alineat, independent de software-ul sistemului de conducere automatizată care urmează să fie integrat într-o etapă ulterioară. O omologare UE de tip pentru etapa finală care acoperă integrarea sistemului de conducere automatizată se acordă în conformitate cu alineatul (4) și cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) 2019/2144 și din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426.
	O omologare UE de tip pentru etapa de bază acordată pentru o platformă pregătită pentru ADS în temeiul prezentului alineat nu se limitează la un singur tip de vehicul în cazul în care producătorul sau furnizorul de tehnologie demonstrează că același ADS, constând într-o combinație definită de componente hardware și software, poate fi integrat în mai multe tipuri de vehicule de bază care îndeplinesc cerințele minime. Într-un astfel de caz, omologarea identifică ADS-ul în cauză și gama de vehicule de bază cărora li se aplică.
	Până la [OP: șase luni de la intrarea în vigoare a regulamentului], Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 82 pentru a stabili cerințele minime de hardware pentru vehiculele de bază pregătite pentru ADS, inclusiv cerințe referitoare la acoperirea senzorilor, standardele aplicabile

platformelor de calcul și redundanța actuatoarelor și nivelurile de integritate a siguranței funcționale, precum și specificații standardizate pentru interfețele software-hardware pentru integrarea sistemelor de conducere automatizată în etapa finală de omologare, în vederea asigurării interoperabilității între platformele vehiculelor și software-ul sistemelor de conducere automatizată dezvoltat de diferiți producători.

Or. en

(32018R0858)

Amendamentul 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 7 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	– La articolul 7, se introduce următorul alineat (5a):
	„(5a) Vehiculele din categoriile M1 și N1 sunt echipate cu un sistem de detectare a prezenței copiilor, capabil să detecteze prezența unui copil rămas în habitaclu după oprirea sau încuierea vehiculului și să transmită în timp util un avertisment conducătorului auto sau utilizatorului vehiculului și, după caz, un avertisment suplimentar sau să inițieze o intervenție.”

Or. en

(32019R2144)

Amendamentul 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza,

César Luena, Leire Pajín

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful -1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 7 – alineatul 6

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	La articolul 7, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:
6. Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele ***(2)-(5)*** din prezentul articol.	***„(6)*** Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele ***(2)-(5a)*** din prezentul articol.***”***

Or. en

(32019R2144)

Amendamentul 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89. ***Această derogare nu se aplică vehiculelor cu caroserie de tip pick-up.*** ***În cadrul raportului de evaluare menționat la articolul 14, Comisia evaluează dacă această derogare continuă să fie justificată. Cu excepția cazului în care se decide altfel în cadrul reexaminării menționate la articolul 14,***

această derogare încetează să se aplice de la 31 decembrie 2031.

Or. en

Amendamentul 150
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate ***exclusiv*** cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89. ***Această derogare nu se aplică vehiculelor cu caroserie de tip pick-up.***

Or. en

Amendamentul 151
Daniel Buda

Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5a) Vehiculele din categoria ***N_2*** propulsate cu energie ***electrică***, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	(5a) Vehiculele din categoria ***N2*** propulsate cu energie ***electrica, vehicule pur electrice, vehicule hibride electrice cu încărcare de la o sursă externă și vehicule cu pilă de combustie***, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de

viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.

Or. ro

Justificare

Importanța unei formulări clară a domeniului de aplicare, prin utilizarea terminologiei consacrate în legislația de omologare de tip. În acest sens, ar fi preferabilă evitarea unor formulări generale precum „vehicles propelled by means of electricity” și utilizarea unor categorii tehnice clare.

Amendamentul 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate ***exclusiv*** cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.

Or. en

Amendamentul 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5a. Vehiculele din categoria N2 ***propulsate cu energie electrică***, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	5a. Vehiculele din categoria N2, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.

Or. en

Justificare

Camionetele cu o masă cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone sunt încadrate adesea în categoria N2 din cauza greutății suplimentare rezultate în urma introducerii succesive, în ultimele decenii, a unor cerințe obligatorii în materie de siguranță, și nu din cauza unui profil de risc mai ridicat, fiind utilizate, de regulă, de IMM-uri și de meseriași pentru transportul național. Obligația de a echipa cu un limitator de viteză doar camionetele neelectrice din aceeași clasă generează costuri și sarcini administrative suplimentare, fără niciun beneficiu în materie de siguranță, deoarece încercările de siguranță efectuate în cadrul omologării de tip se aplică indiferent de sistemul de propulsie. O derogare neutră din punctul de vedere al tehnologiei reflectă norma privind tahograful și domeniul de aplicare al Regulamentului ONU nr. 89.

Amendamentul 154
Volker Schnurrbusch

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5a. Vehiculele din categoria N2 ***propulsate cu energie electrică***, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	5a. Vehiculele din categoria N2, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.

Or. en

Amendamentul 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.	5a. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică ***sau cu hidrogen***, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89

Or. en

Amendamentul 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Se introduce un articol 8a:
	„Cerințe de siguranță pentru sistemele de mânere de uși încastrate și retractabile
	1. Vehiculele din categoriile M1 și N1 echipate cu mânere exterioare ale ușilor încastrate, retractabile sau acționate electronic, sunt proiectate astfel încât aceste mânere să poată fi deschise în caz de întrerupere a alimentării cu energie electrică, coliziune, îngheț sau situații de urgență, inclusiv incendiu al vehiculului și scufundare în apă.
	2. Astfel de mânere includ un sistem mecanic de acționare manuală de rezervă, independent de alimentarea electrică și

care permite deschiderea manuală din interior și din exterior.

3. Comisia este împuternicită să adopte un act delegat pentru a stabili norme detaliate și cerințe tehnice privind siguranța acestor mânere."

Or. en

(32019R2144)

Amendamentul 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 14 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 14 din Regulamentul (UE) nr. 2019/2144, se introduce următorul paragraf:
	„În plus, Comisia evaluează posibilitatea prevăzută la articolul 9 alineatul (5a) ca vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă încărcată cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone, să nu fie echipate cu dispozitive de limitare a vitezei, având în vedere eventualele riscuri în materie de siguranță și îmbunătățirile în ceea ce privește densitatea energetică a bateriilor, care ar putea permite reducerea valorii de 4,25 tone. În cazul în care evaluarea justifică o astfel de revizuire, aceasta se limitează la vehiculele produse începând de la o anumită dată, iar Comisia prezintă o propunere legislativă în consecință."

Or. en

(32019R2144)

Justificare

În cadrul prezentei propuneri legislative nu a fost efectuată nicio evaluare a impactului și, prin urmare, ar trebui realizată o evaluare corespunzătoare cu ocazia reexaminării Regulamentului (UE) 2019/2144.

Amendamentul 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 9 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 9 din Regulamentul (UE) 2019/2144 se introduce următorul alineat (5b):
	„(5b) Până la 31 decembrie 2029, Comisia adoptă un act delegat, astfel cum se menționează la articolul 15 alineatul (2) litera (a), privind nivelul limitelor de emisii la frânare pentru vehiculele din categoriile M2, N2, M3 și N3 prevăzute în tabelul 8 din anexa I.

Or. en

(32019R2144)

Justificare

Aceste modificări se referă la limitele emisiilor la frânare pentru vehiculele grele și ușoare. Deoarece un obiectiv de reducere a emisiilor de CO_2 cu 90 % permite menținerea pe piață a vehiculelor cu motoare cu ardere internă și a vehiculelor hibride după 2035, valorile-limită propuse privind emisiile de particule la frânare trebuie revizuite substanțial pentru a ține seama de diverse tehnologii de propulsie, și nu doar de vehiculele electrice reîncărcabile. În plus, viitoarele valori-limită pentru vehiculele grele trebuie să asigure un echilibru între impactul utilizării în condiții urbane și suburbane și creșterea rapidă a flotelor electrificate, pe baza unei analize cost-beneficiu și în concordanță cu reexaminarea Regulamentului (UE) 2024/1257.

Amendamentul 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 a (nou)
Regulamentul (UE) 2019/2144
Articolul 6 – alineatul 1 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	La articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/2144, se introduce următoarea literă (ga):
	„(ga) sistemul de întrerupere a încărcării la bord pentru vehiculele electrice, în conformitate cu specificațiile tehnice adoptate în temeiul articolului 12.”

Or. en

(32019R2144)

Justificare

Punctele de reîncărcare sunt amplasate frecvent în zone îndepărtate sau izolate, în care ocupanții se pot confrunta cu situații în care nu este posibilă ieșirea în siguranță din vehicul pentru a întrerupe o sesiune de încărcare. Un mecanism standardizat la bordul vehiculului, care permite conducătorului auto să întrerupă încărcarea în orice moment, elimină această lacună în materie de siguranță. Specificațiile tehnice, inclusiv cerințele privind interfața și interoperabilitatea cu standardele de încărcare existente, sunt stabilite de Comisie prin intermediul unui act delegat adoptat în temeiul articolului 12, asigurând alinierea la standardele relevante.

Amendamentul 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 50 a (nou)

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 3 se adaugă următorul punct 50a:
	„(50a) «vehicul care funcționează

exclusiv cu combustibili eligibili» (VEEF) înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili pe durata sa de viață;”

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Introducerea unei categorii pentru vehiculele care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili asigură neutralitatea tehnologică și condiții de concurență echitabile în raport cu vehiculele electrice pe bază de baterii.

Amendamentul 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 50 c (nou)

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 3, se introduce punctul 50c:
	„(50c) «sistem de control al alimentării cu combustibili» înseamnă un sistem conceput pentru a împiedica un vehicul care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili să utilizeze combustibili neeligibili;”

Or. en

(32024R1257)

Justificare

În cazul utilizării unui vehicul cu combustibili neeligibili este necesar un sistem de control al alimentării cu combustibili. Sistemul de control al alimentării cu combustibili este conceput astfel încât, în etapa finală, să dezactiveze vehiculul în cazul introducerii unor combustibili fosili, dar numai după ce un sistem flexibil de avertizare progresivă a alertat conducătorul auto cu privire la situația respectivă.

Amendamentul 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 50 b (nou)

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 3 alineatul (2), se adaugă următorul punct:
	„(50b) «combustibili eligibili”» înseamnă toți combustibilii definiți în Directiva (UE) 2018/2001 privind energia din surse regenerabile care îndeplinesc criteriile de durabilitate din directiva respectivă.”

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Această abordare garantează coerența juridică între actele legislative ale Uniunii.

Amendamentul 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 3 – paragraful 2 – punctul 50 c (nou)

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 3 alineatul (2), se adaugă următorul punct 50c:
	„(50c) «dispozitiv de monitorizare a alimentării cu combustibil» înseamnă un dispozitiv conceput pentru a verifica dacă un vehicul care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili este alimentat numai cu astfel de combustibili;”

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Pentru a putea verifica dacă un vehicul funcționează exclusiv cu combustibili eligibili, este necesar un „dispozitiv de monitorizare a alimentării cu combustibil” care să demonstreze că vehiculul respectiv este alimentat exclusiv cu acești combustibili.

Amendamentul 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 4 – alineatul 5

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 4, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:
5. Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu asamblează vehicule cu dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare.	***„(5)*** Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu asamblează vehicule cu dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare. ***În cazul în care autoritatea de omologare a aprobat un dispozitiv sau o strategie în conformitate cu prezentul regulament și cu actul de punere în aplicare menționat la articolul 14 alineatul (3) literele (a)-(c) și la articolul 14 alineatul (4) literele (s) și (u) din acesta, inclusiv documentația relevantă aferentă, un astfel de dispozitiv sau o astfel de strategie nu constituie un dispozitiv de manipulare, o strategie de manipulare sau o strategie în temeiul articolului 13 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/858.”***

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Aceste modificări urmăresc să introducă un moratoriu de cinci ani privind aplicarea normelor Euro 7 pentru vehiculele grele. Obiectivul este de a permite producătorilor să își concentreze investițiile asupra decarbonizării transportului de mărfuri și de pasageri cu vehicule grele, în conformitate cu obiectivele climatice ale UE și cu obiectivele UE privind emisiile de CO_2, asigurând totodată că Comisia continuă să pregătească actele de punere în aplicare necesare pentru a oferi industriei securitate juridică și un termen suficient pentru pregătire.

Amendamentul 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) nr. 2024/1257
Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 4, se introduce următorul alineat (1a):
	„(1a) În ceea ce privește vehiculele grele și, după caz, echipamentele mobile fără destinație rutieră, cerințele prevăzute la prezentul alineat se aplică în mod cumulativ și asigură respectarea valorilor-limită de emisii, precum și disponibilitatea operațională neîntreruptă a vehiculelor și echipamentelor în toate condițiile normale și previzibile în mod rezonabil de exploatare pe întreg teritoriul Uniunii. Producătorii proiectează, calibrează și monitorizează sistemele de control al emisiilor care utilizează reactivi, inclusiv sistemele de reducere catalitică selectivă, astfel încât aceste sisteme să își mențină capacitatea funcțională deplină în toate situațiile de utilizare tipice activităților de transport și logistică, construcții, minerit, silvicultură, agricultură, gestionarea deșeurilor și altor aplicații industriale și de servicii cu utilizare continuă sau intensivă.
	În cazul în care anumite condiții, inclusiv cele care conduc la cristalizarea sau înghețarea reactivilor, care afectează sau sunt susceptibile să afecteze performanța

sistemului, se aplică următoarele cerințe:

(a) sistemele de control al emisiilor sunt modificate, adaptate sau sunt completate fără întârziere prin soluții tehnice alternative, inclusiv prin utilizarea unor reactivi alternativi;

(b) performanța echivalentă în materie de emisii este demonstrată și menținută în permanență în toate condițiile aplicabile de încercare și de funcționare în condiții reale;

(c) nu are loc nicio reducere a disponibilității operaționale care să depășească limitele necesare pentru a asigura respectarea limitelor de emisii; și

(d) respectarea limitelor de emisii aplicabile nu este suspendată, întreruptă sau redusă în nicio condiție de funcționare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament."

Or. en

Amendamentul 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 4 – alineatul 2

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 4, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
Producătorii proiectează, construiesc și asamblează vehicule astfel încât acestea să fie conforme cu prezentul regulament, respectând inclusiv valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în condițiile stabilite în anexa III și valorile declarate în certificatul de conformitate și în documentația de omologare de tip privind durata de viață a vehiculului, după caz,	***„***Producătorii proiectează, construiesc și asamblează vehicule astfel încât acestea să fie conforme cu prezentul regulament, respectând inclusiv valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în condițiile stabilite în anexa III și***, după caz,*** valorile ***maxime RDE*** declarate în certificatul de conformitate și în documentația de omologare de tip privind durata de viață a

prevăzute în tabelul 1 din anexa IV. Respectivele vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.	vehiculului, după caz, prevăzute în tabelul 1 din anexa IV. Respectivele vehicule sunt desemnate drept vehicule *«*Euro 7*»."*

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Amendamentul 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(-1) Se introduce următorul articol 4a:
	„Articolul 4a
	Cerințe și dispoziții specifice pentru vehiculele care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF)
	1. Vehiculele omologate ca vehicule care funcționează exclusiv cu combustibili eligibili (VEEF), respectă, pe lângă cerințele prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, cerințele prevăzute la prezentul articol. Emisiile specifice de CO_2 ale unui VEEF sunt de 0 g CO_2/km. Această

valoare se înscrie în certificatul de conformitate emis în temeiul articolului 36 din Regulamentul (UE) 2018/858 și se aplică în sensul Regulamentului (UE) 2019/631. Măsurarea emisiilor specifice de CO_2 nu este necesară; măsurarea consumului de combustibil exprimat în l/100 km este necesară în cadrul procesului de omologare de tip, al verificării conformității producției și al încercărilor de conformitate în funcționare.

2. Un VEEF este echipat cu un dispozitiv de monitorizare a alimentării cu combustibil și cu un sistem de control al alimentării cu combustibili. Aceste sisteme sunt proiectate, construite și instalate astfel încât să fie protejate împotriva manipulării frauduloase. Orificiul de alimentare cu combustibil este marcat în mod corespunzător, indicând faptul că motorul funcționează exclusiv cu combustibili eligibili.

3. Dispozitivul de monitorizare a alimentării cu combustibil este capabil să identifice, în timpul funcționării vehiculului și la fiecare alimentare, dacă vehiculul funcționează exclusiv cu combustibili eligibili. În special, acesta este capabil să detecteze utilizarea unor combustibili sau a unor amestecuri de combustibili care nu se califică drept combustibili eligibili, prin intermediul unor metode de urmărire adecvate din punct de vedere tehnic sau prin combinarea acestora. Astfel de metode ar putea include una sau mai multe dintre următoarele metode, bazate pe următoarele abordări sau orice altă metodă de monitorizare adecvată din punct de vedere tehnic:

(a) un sistem digital de trasabilitate de la un capăt la altul pentru combustibilii eligibili de-a lungul întregului lanț de aprovizionare cu combustibili, inclusiv utilizarea unor registre digitale autentificate și a unui mecanism de

confirmare digitală care asociază evenimentul de alimentare cu vehiculul specific și cu punctul de alimentare;

(b) detectarea la bord a utilizării unor combustibili neeligibili prin prelucrarea semnalelor și funcțiilor existente ale vehiculului, inclusiv a semnalelor generate de unitățile de comandă ale vehiculului și de sistemele de senzori asociate;

(c) identificarea la bord a compoziției combustibilului prin metode de detecție moleculară, spectroscopică sau analitică comparabilă, care permit verificarea directă a eligibilității combustibilului utilizat;

(d) comunicare bidirecțională securizată între vehicul și echipamentul de alimentare cu combustibil, inclusiv autentificarea și verificările de integritate pentru evenimentul de alimentare și, după caz, măsuri tehnice care să permită alimentarea cu combustibili eligibili și să împiedice alimentarea cu combustibili neeligibili;

(e) un sistem de alocare pe baza bilanțului de masă, prin care cantitățile de combustibili eligibili introduse pe piață sunt dovedite prin registre verificabile și alocate utilizării unor vehicule specifice în cantități corespunzătoare consumului care le poate fi atribuit; precum și o abordare de echilibrare bazată pe dovezi digitale, prin care consumul de combustibil aferent unui vehicul este urmărit și corelat cu dovezi digitale (inclusiv certificate sau registre echivalente), fără a fi necesară o confirmare digitală a evenimentului de alimentare cu punctul de alimentare; În cazul în care dispozitivul de monitorizare a alimentării cu combustibil identifică faptul că un VEEF nu funcționează exclusiv cu combustibili eligibili, sistemul de control al alimentării cu combustibili se activează automat.

4. Sistemul de control al alimentării cu combustibili avertizează conducătorul auto în cazul în care un VEEF nu funcționează cu combustibili eligibili și, după activarea sistemului de avertizare progresivă, împiedică exploatarea în continuare a vehiculului. Acest lucru poate fi realizat, în special, prin împiedicarea, în cele din urmă, a pornirii sau repornirii vehiculului.

5. Prin derogare de la alineatul (4), sistemul de control al alimentării cu combustibili poate, în circumstanțe excepționale, să permită conducătorului auto o eludare temporară cu limitare de distanță, în cazul în care aceasta este necesară pentru a evita o restricționare disproporționată a mobilității, în special:

(a) în regiunile Uniunii în care nu este disponibilă nicio opțiune de alimentare cu combustibili eligibili accesibilă în mod rezonabil pe o rază de 100 km; sau

(b) în cazul în care vehiculul este exploatat în afara teritoriului Uniunii. Eludarea menționată la primul paragraf se limitează la ceea ce este strict necesar și nu permite exploatarea vehiculului în mod permanent sau dincolo de limita de distanță prevăzută fără combustibili eligibili.

6. La cererea producătorului, autoritatea de omologare poate acorda o omologare UE de tip pentru dispozitivul de monitorizare a alimentării cu combustibil și/sau pentru sistemul de control al alimentării cu combustibili, cu condiția să se fi demonstrat conformitatea cu prezentul articol. O astfel de omologare nu constituie, în sine, o omologare UE de tip a unui vehicul ca VEEF și nu aduce atingere niciunei cerințe suplimentare aplicabile omologării de tip a vehiculelor ca VEEF. Statele membre notifică Comisiei toate omologările pentru dispozitivul de monitorizare a alimentării cu combustibil și/sau pentru sistemul de control al alimentării cu combustibili

acordate în temeiul prezentului alineat, în termen de 30 de zile de la data emiterii acestora. Notificarea include un rezumat neutru al specificațiilor tehnice ale dispozitivului de monitorizare a alimentării cu combustibil și/sau ale sistemului de control al alimentării cu combustibili aprobat. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc cerințele tehnice și procedurale detaliate pentru omologarea de tip a dispozitivelor de monitorizare a alimentării cu combustibil și/sau a sistemelor de control al alimentării cu combustibili.

7. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc proceduri uniforme și specificații tehnice pentru omologarea de tip a VEEF-urilor în ceea ce privește cerințele prevăzute la prezentul articol, inclusiv cerințe referitoare la protecția împotriva manipulării frauduloase, la încercări și la aplicarea derogării în temeiul alineatului (5). Aceasta include modificările necesare aduse anexelor I, II, IX și XIV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1706 al Comisiei și anexei I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei."

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Articolul 4a instituie temeiul juridic pentru o nouă categorie de vehicule, „vehicule alimentate exclusiv cu combustibili eligibili" (VEEF). Alineatul (3) din articolul propus definește un set de metodologii de monitorizare eligibile. Alineatele (4) și (5) introduc concepte privind impunerea utilizării combustibililor eligibili, care asigură conformitatea într-un mod proporțional și ușor de utilizat. Alineatul (6) permite statelor membre să aprobe metodologii suplimentare de monitorizare care ar putea fi dezvoltate în viitor. Alineatul (7) conferă Comisiei competența de a adopta actele de punere în aplicare și actele delegate necesare pentru punerea în aplicare a conceptului VEEF.

Amendamentul 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 7 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 7 se adaugă următorul alineat (1a):
	„(1a) Producătorii se asigură că orice sistem de posttratare a gazelor de evacuare care utilizează un reactiv își menține funcția de control al emisiilor în orice condiții de mediu, în special la temperaturi joase.”

Or. en

(32024R1257)

Amendamentul 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 7 – alineatul 1 a (nou)

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 7 se introduce alineatul (1a):
	„(1a) Pentru un VEEF, măsurarea emisiilor specifice de CO_2 nu este necesară, în timp ce măsurarea consumului de combustibil exprimat în l/100 km este necesară ca parte a procesului de omologare de tip. În cererea de omologare UE de tip în ceea ce privește emisiile, producătorul indică faptul că motorul vehiculului funcționează exclusiv cu combustibili eligibili. Producătorul furnizează, de asemenea, informații privind dispozitivul de monitorizare a alimentării cu combustibil și sistemul de control al alimentării cu combustibili,

precum și măsurile luate pentru a proteja aceste sisteme împotriva manipulării frauduloase și a modificărilor neautorizate.”

Or. en

(32024R1257)

Justificare

Articolul 7 stabilește obligațiile producătorilor în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile. Modificarea reprezintă o ajustare tehnică necesară pentru a include VEEF-urile, precum și informațiile referitoare la dispozitivul de monitorizare a alimentării cu combustibil și la sistemul de control al alimentării cu combustibili.

Amendamentul 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Articolul 4 – paragraful -1 (nou)
Regulamentul (UE) 2024/1257
Articolul 7 – alineatul 2 a (nou)

Textul în vigoare	*Amendamentul*
	(-1) La articolul 7, se introduce următorul alineat (2a):
	„(2a) Producătorii furnizează autorității de omologare o declarație de conformitate semnată privind durabilitatea și absența unor rate anormale de defectare a sistemului de injecție a reactivului în condiții dinamice în care reactivul specificat în omologarea de tip îngheață și se dezgheață în mod repetat. Aceste sisteme respectă cerințele privind durata de viață prevăzute în tabelul 1 din anexa IV.”

Or. en

(32024R1257)

Justificare

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.