

1.10.2026

A10-0131/ 001-017

AMENDAMENTE 001-017

depusă de Comisia pentru transport și turism

Raport

Matteo Ricci

A10-0131/2026

Clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele cu remorci

Propunere de directivă (COM(2025)0589 – C10-0235/2025 – 2023/0134(COD))

Amendamentul 1

Propunere de directivă

Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor cu emisii zero supuse unui proces de postechipare în clase de emisii de CO₂. Regulamentul (UE) 2019/1242 stabilește obiective pentru producători de reducere a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele noi. În temeiul acestui regulament, producătorii beneficiază în mod special de introducerea pe piață a vehiculelor cu emisii zero. Directiva 1999/62/CE stimulează cererea pentru aceste vehicule acordând reduceri de taxe în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂. Un dezavantaj actual al vehiculelor cu emisii zero este faptul că acestea au o autonomie de funcționare mai mică decât vehiculele convenționale. Pentru a mări autonomia de funcționare a vehiculului, este posibilă postechiparea vehiculelor cu emisii zero prin înlocuirea unui ansamblu de baterii cu un generator pe bază de combustibil. Vehiculele supuse

Amendamentul

(17) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor cu emisii zero supuse unui proces de postechipare în clase de emisii de CO₂. ***În absența unor metodologii armonizate la nivelul Uniunii pentru determinarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor supuse unui proces de postechipare, aceste vehicule ar trebui clasificate astfel încât să se evite denaturarea pieței. Cu toate acestea, odată ce vor fi stabilite astfel de metodologii, vehiculele postechipate ar trebui încadrate în clase de emisii de CO₂ pe baza performanței lor verificate în materie de emisii, într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic, inclusiv, după caz, ca vehicule cu dublă propulsie sau cu emisii scăzute.*** Regulamentul (UE) 2019/1242 stabilește obiective pentru producători de reducere a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele noi. În temeiul acestui regulament, producătorii

acestui proces de postechipare devin astfel vehicule hibride. În temeiul Directivei 1999/62/CE, vehiculele sunt clasificate în clase de emisii de CO₂ conform documentației vehiculului care este furnizată de producători înainte de prima înmatriculare a vehiculului. Aceasta înseamnă că, în temeiul cadrului legislativ actual, astfel de vehicule care au fost supuse unui proces de postechipare ar continua să beneficieze de taxe reduse în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂, deși utilizează un generator pe bază de combustibil. Însă acest tratament denaturează piața transportului rutier de mărfuri în dezavantajul operatorilor care utilizează vehicule cu emisii zero care nu au fost supuse unui proces de postechipare și nu reflectă reducerile efective de emisii pe durata de viață a vehiculelor în sensul Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, pentru a se asigura că toate vehiculele sunt încadrate în clase de emisii de CO₂ pe baza rezultatelor simulatorului VECTO, vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare cu un motor alimentat cu combustibil ar trebui să fie tratate în temeiul Directivei 1999/62/CE ca aparținând clasei 1 de emisii de CO₂.

beneficiază în mod special de introducerea pe piață a vehiculelor cu emisii zero. Directiva 1999/62/CE stimulează cererea pentru aceste vehicule acordând reduceri de taxe în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂. Un dezavantaj actual al vehiculelor cu emisii zero este faptul că acestea au o autonomie de funcționare mai mică decât vehiculele convenționale. Pentru a mări autonomia de funcționare a vehiculului, este posibilă postechiparea vehiculelor cu emisii zero prin înlocuirea unui ansamblu de baterii cu un generator pe bază de combustibil. Vehiculele supuse acestui proces de postechipare devin astfel vehicule hibride. În temeiul Directivei 1999/62/CE, vehiculele sunt clasificate în clase de emisii de CO₂ conform documentației vehiculului care este furnizată de producători înainte de prima înmatriculare a vehiculului. Aceasta înseamnă că, în temeiul cadrului legislativ actual, astfel de vehicule care au fost supuse unui proces de postechipare ar continua să beneficieze de taxe reduse în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂, deși utilizează un generator pe bază de combustibil. Însă acest tratament denaturează piața transportului rutier de mărfuri în dezavantajul operatorilor care utilizează vehicule cu emisii zero care nu au fost supuse unui proces de postechipare și nu reflectă reducerile efective de emisii pe durata de viață a vehiculelor în sensul Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, pentru a se asigura că toate vehiculele sunt încadrate în clase de emisii de CO₂ pe baza rezultatelor simulatorului VECTO, vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare cu un motor alimentat cu combustibil ar trebui să fie tratate în temeiul Directivei 1999/62/CE ca aparținând clasei 1 de emisii de CO₂. ***Acest tratament nu ar trebui să împiedice aplicarea de metodologii viitoare care să permită clasificarea unor astfel de vehicule pe baza performanței lor reale în materie de emisii de CO₂, într-un mod neutru din***

punct de vedere tehnologic, odată ce astfel de metodologii vor fi dezvoltate.

Amendamentul 2
Propunere de directivă
Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) Implementarea tehnologiilor auxiliare electrificate pentru vehiculele ușoare și vehiculele grele, care includ unități de refrigerare electrificate pentru transport, poate contribui în mod semnificativ la decarbonizarea sectorului transportului rutier, realizând reduceri ale emisiilor de până la 15 % în comparație cu vehiculele din aceeași categorie echipate cu sisteme de refrigerare pe bază de combustibili fosili. Prin urmare, astfel de tehnologii ar putea juca un rol important în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier de mărfuri. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a se asigura că acest potențial este luat în considerare în mod corespunzător, în special prin prevederea unor reduceri proporționale ale taxelor de trecere sau ale taxelor de utilizare pentru vehiculele pentru transport echipate cu unități de refrigerare electrificate. Un astfel de sprijin economic ar asigura competitivitatea sectorului, ajutând totodată operatorii care se angajează să decarbonizeze.

Amendamentul 3
Propunere de directivă
Considerentul 18

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor cu dublă alimentare în clase de emisii de CO₂.
Articolul 24 alineatul (2) litera (g) din

(18) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor cu dublă alimentare în clase de emisii de CO₂.
Articolul 24 alineatul (2) litera (g) din

Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei obligă producătorii să emită un dosar cu informații pentru client pentru vehiculele cu dublă alimentare începând cu 1 ianuarie 2024. Însă unele vehicule cu dublă alimentare au fost înmatriculate înainte de această dată fără un dosar cu informații pentru client. Vehiculele care au fost înmatriculate pentru prima oară înainte de această dată nu pot avea acces la taxe de trecere mai avantajoase și pot suferi un dezavantaj concurențial față de vehicule similare care au fost înmatriculate ulterior. Este posibil ca producătorii să determine emisiile de CO₂ ale unui vehicul care a fost deja înmatriculat efectuând o nouă simulare care să țină seama de cele mai recente cerințe ale Regulamentului (UE) 2017/2400. Statele membre ar trebui să accepte rezultatul acestor simulări ca dovadă a emisiilor de CO₂ ale vehiculului. Comisia ar trebui să împiedice utilizarea rezultatelor nelegitime ale simulării supraveghind utilizarea acestei opțiuni de către producători. Prin urmare, un producător care decide să utilizeze această opțiune ar trebui să notifice acest lucru Comisiei. Statele membre ar trebui să accepte acest document numai dacă este primit direct de la un producător, dacă este în format digital, deoarece este mai puțin vulnerabil la fraudă, și dacă producătorului respectiv i-a fost adresată o decizie pozitivă a Comisiei.

Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei obligă producătorii să emită un dosar cu informații pentru client pentru vehiculele cu dublă alimentare începând cu 1 ianuarie 2024. Însă unele vehicule cu dublă alimentare au fost înmatriculate înainte de această dată fără un dosar cu informații pentru client. Vehiculele care au fost înmatriculate pentru prima oară înainte de această dată nu pot avea acces la taxe de trecere mai avantajoase și pot suferi un dezavantaj concurențial față de vehicule similare care au fost înmatriculate ulterior. Este posibil ca producătorii să determine emisiile de CO₂ ale unui vehicul care a fost deja înmatriculat efectuând o nouă simulare care să țină seama de cele mai recente cerințe ale Regulamentului (UE) 2017/2400. Statele membre ar trebui să accepte rezultatul acestor simulări ca dovadă a emisiilor de CO₂ ale vehiculului. Comisia ar trebui să împiedice utilizarea rezultatelor nelegitime ale simulării supraveghind utilizarea acestei opțiuni de către producători. Prin urmare, un producător care decide să utilizeze această opțiune ar trebui să notifice acest lucru Comisiei. Statele membre ar trebui să accepte acest document numai dacă este primit direct de la un producător, dacă este în format digital, deoarece este mai puțin vulnerabil la fraudă, și dacă producătorului respectiv i-a fost adresată o decizie pozitivă a Comisiei. ***Clasificarea acestor vehicule ar trebui să se bazeze pe performanța lor verificată în materie de emisii de CO₂ și ar trebui să respecte principiul neutralității tehnologice, garantându-se că diferitele soluții tehnologice sunt tratate în condiții de egalitate.***

Amendamentul 4

Propunere de directivă

Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) În temeiul Directivei (UE) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, vehiculele alimentate alternativ din categoria M₁ menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului^{1b} cu o masă maximă de până la 4,25 tone pot fi conduse cu un permis de conducere din categoria B. Cu toate acestea, în temeiul Directivei 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2022/362, autoturismele sunt definite numai ca vehicule cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de până la 3,5 tone, orice vehicule care depășesc acest prag fiind clasificate, în mod implicit, în alte categorii asociate vehiculelor grele. Această incoerență în materie de reglementare creează o neconcordanță juridică și practică, deoarece un vehicul recunoscut ca autoturism în scopuri legate de permisul de conducere poate fi considerat vehicul utilitar ușor sau chiar vehicul greu în temeiul cadrului de taxare prevăzut de Directiva 1999/62/CE. În consecință, astfel de autoturisme care depășesc 3,5 tone ar fi face obiectul unor niveluri ale taxelor de trecere și taxe de utilizare a drumurilor care nu sunt aplicabile autoturismelor, ceea ce ar contraveni obiectivelor Directivei 1999/62/CE. Prin urmare, este esențial să se asigure alinierea între aceste directive pentru a garanta securitatea juridică, coerența clasificării și aplicarea corespunzătoare a cadrului de taxare.

^{1a} Directiva (UE) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2025 privind permisele de conducere, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și

al Consiliului și a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei (JO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

^{1b} 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>).

Amendamentul 5
Propunere de directivă
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19a) Introducerea vehiculelor grele cu emisii zero înregistrează progrese mai lente decât se preconizase, din cauza unor bariere persistente cum ar fi capacitatea limitată a rețelei, procedurile îndelungate de autorizare și costurile ridicate ale infrastructurii de încărcare. Prin urmare, derogările pentru emisii zero au în prezent o aplicabilitate practică limitată, în special în transportul pe distanțe lungi. În acest context, tehnologiile tranzitorii cu emisii scăzute, în special vehiculele cu sistem de extindere a distanței echipate în fabrică, pot contribui la reducerea emisiilor de CO₂.

Fără a aduce atingere dispozițiilor existente, prezenta directivă ar trebui să

introducă măsuri de recunoaștere a rolului temporar al tehnologiilor cu emisii scăzute. Pentru vehiculele cu emisii scăzute, statele membre ar trebui să poată aplica temporar reduceri de până la 75 % în raport cu taxele aplicabile pentru clasa I de emisii de CO₂, dacă și atât timp cât există scutiri de taxe pentru vehiculele cu emisii zero. Caracterul temporar al reducerilor de taxe sprijină o abordare tehnologică deschisă, precum și decarbonizarea sectorului rutier pe termen scurt, în timp ce se dezvoltă condiții favorizante pentru tehnologiile cu emisii zero.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 19 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19b) Pentru a asigura punerea în aplicare armonizată și practică a prelucrării datelor legate de CO₂, este necesară o cooperare structurată între statele membre, autoritățile competente, producătorii de vehicule, operatori și operatorii de infrastructură. Un grup operativ tehnic dedicat, coordonat de Comisia Europeană și care include experți naționali, ar trebui să sprijine identificarea etapelor practice de punere în aplicare și a specificațiilor tehnice comune. În acest context, rolurile și responsabilitățile respective în ceea ce privește colectarea, validarea și transmiterea datelor legate de CO₂ ar trebui să fie clar definite pentru a evita, în primul rând, o sarcină administrativă disproporționată pentru operatori, promovând în același timp interoperabilitatea și fiabilitatea datelor și deci, în cele din urmă, securitatea juridică între statele membre.

Amendamentul 7

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera -a (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 21

Textul în vigoare

(21) „vehicul ușor” înseamnă un vehicul cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat care nu depășește 3,5 tone;

Amendamentul

(-a) punctul 21 se înlocuiește cu următorul text:

(21) „vehicul ușor” înseamnă un vehicul cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat care nu depășește 3,5 tone **și vehiculele alimentate alternativ din categoria M_1 menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858 cu o masă maximă care nu depășește 4,25 tone;**

Amendamentul 8

Propunere de directivă

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

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 9 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul 9

Propunere de directivă

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

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 – alineatul 10 a (nou)

Amendamentul

(1a) La articolul 7 alineatul (9), se adaugă următoarea literă:

„(da) vehiculele din categoriile N_2 și N_3 menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, dacă sunt echipate cu o unitate de refrigerare pentru transport electrificată.”

(1b) La articolul 7, se introduce următorul alineat:

„10a. Statele membre, ținând seama de metodologia VECTO, se asigură că aplicarea clasificării bazate pe emisiile de CO₂ și diferențierea taxelor pentru vehiculele grele iau în considerare utilizarea efectivă a ansamblurilor de vehicule în sistemele logistice.

În acest scop, se acordă o atenție deosebită pentru:

- (a) proporția deplasărilor fără încărcătură și rata de încărcare;**
- (b) utilizarea în scopuri multiple a vehiculelor și remorcilor;**
- (c) eficiența de încărcare a remorcii și utilizarea specifică, cum ar fi remorcile cu deschidere laterală utilizate în scopuri militare sau comerciale;**
- (d) impactul asupra eficienței și rezilienței sistemului de transport;**
- (e) emisii generate pe durata ciclului de viață.”**

Amendamentul 10

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7 ga – alineatul 1

(a) la alineatul (1), al doilea, al treilea și al patrulea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Statele membre aplică variația respectivă subgrupurilor de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 cel târziu la șase luni de la data publicării, pe baza nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule

(a) la alineatul (1), al doilea, al treilea și al patrulea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Statele membre aplică variația respectivă subgrupurilor de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 cel târziu la șase luni de la data publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule respective,

respective, adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul menționat. Cu toate acestea, pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, statele membre aplică variația respectivă cel târziu la 13 mai 2023.

Statele membre aplică, în cazul în care nivelul de referință al emisiilor de CO₂ este ajustat în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242 începând cu prima zi a celei de a șasea luni de la publicarea lor. Cu toate acestea, pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH, statele membre aplică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ajustat în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) .../... al Comisiei [a se adăuga trimiterea odată ce aceasta va fi cunoscută] începând cu 1 iulie 2026;

adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul menționat. Cu toate acestea, pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, statele membre aplică variația respectivă cel târziu la 13 mai 2023.

Statele membre aplică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ajustat în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242 începând cu prima zi a celei de a șasea luni de la publicarea lor. Cu toate acestea, pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH, statele membre aplică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ajustat în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) .../... al Comisiei [a se adăuga trimiterea odată ce aceasta va fi cunoscută] începând cu 1 iulie 2026;

Măsurile aplicate în temeiul prezentului articol respectă principiul neutralității tehnologice.

Amendamentul 11

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera aa (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 1 – paragraful 5

Textul în vigoare

Fără a aduce atingere reducerii tarifelor prevăzute la alineatul (3), statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de utilizare a infrastructurii sau pentru taxele de utilizare ori scutiri de la plata acestora pentru vehiculele cu emisii zero din orice grupă de vehicule în perioada cuprinsă între 24 martie 2022 și 30 iunie 2031. Începând cu 1 iulie 2031, aceste reduceri se limitează la 75 % în raport cu taxa pentru clasa 1 de emisii de CO₂, astfel

Amendamentul

(aa) La alineatul (1), al cincilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

Fără a aduce atingere reducerii tarifelor prevăzute la alineatul (3), statele membre pot să prevadă tarife reduse pentru taxele de utilizare a infrastructurii sau pentru taxele de utilizare ori scutiri de la plata acestora pentru vehiculele cu emisii zero din orice grupă de vehicule în perioada cuprinsă între 24 martie 2022 și 30 iunie 2031. ***În această perioadă, statele membre pot aplica o rată redusă a taxei de utilizare a infrastructurii sau a taxei de***

cum este definită la alineatul (2).

utilizare pentru vehiculele cu emisii scăzute de până la 75 %, dacă există o scutire mai mare de la plata taxelor de utilizare a infrastructurii sau a taxelor de utilizare pentru vehiculele cu emisii zero. Începând cu 1 iulie 2031, aceste reduceri pentru vehiculele cu emisii zero se limitează la 75 % în raport cu taxa pentru clasa 1 de emisii de CO₂, iar pentru vehiculele cu emisii scăzute, acestea se limitează la 50 % în raport cu taxa pentru clasa 1 de emisii de CO₂, astfel cum este definită la alineatul (2)."

Amendamentul 12

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Statele membre reclassifică vehiculele care au fost clasificate în clasa **2** sau **3** de emisii de CO₂ cu o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030, utilizând în schimb o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030, cel târziu până la [data intrării în vigoare a prezentei directive + două luni].

Amendamentul

Statele membre reclassifică vehiculele care au fost clasificate în clasa **1** sau **2** de emisii de CO₂ cu o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030, utilizând în schimb o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030, cel târziu până la [data intrării în vigoare a prezentei directive + două luni].

Amendamentul 13

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 2 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Statele membre consideră eligibile pentru clasificarea într-o clasă de emisii de CO₂ toate vehiculele pentru care utilizatorul

Amendamentul

Statele membre consideră eligibile pentru clasificarea într-o clasă de emisii de CO₂ toate vehiculele pentru care utilizatorul

rutier poate furniza dovezi ale emisiilor de CO₂ într-un dosar cu informații pentru client emis în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400. În cazul în care data primei înmatriculări a unui vehicul este anterioară începerii traiectoriei de reducere a emisiilor a subgrupului de vehicule din care face parte vehiculul, pentru subgrupul respectiv se aplică valorile din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor.

rutier poate furniza dovezi ale emisiilor de CO₂ într-un dosar cu informații pentru client emis în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400, **pe baza performanței lor verificate în materie de emisii de CO₂. Clasificarea se aplică în mod neutru din punct de vedere tehnologic.** În cazul în care data primei înmatriculări a unui vehicul este anterioară începerii traiectoriei de reducere a emisiilor a subgrupului de vehicule din care face parte vehiculul, pentru subgrupul respectiv se aplică valorile din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor.

Amendamentul 14

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 2 – paragraful 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În scopul verificării și al asigurării respectării legii, statele membre se asigură că clasa de emisii de CO₂ inclusă în dosarul cu informații despre client este prezentată într-un format accesibil, inclusiv sub formă de document imprimat fizic, cod QR, certificat mobil sau, dacă este posibil, prin intermediul sistemelor Uniunii, și poate fi integrată în documentul de înmatriculare al vehiculului.

Amendamentul 15

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 2 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre tratează vehiculele de uz

Statele membre tratează vehiculele de uz

specific, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2019/1242, ca vehicule care aparțin subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice.

specific, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2019/1242, ca vehicule care aparțin subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice, *fără a aduce atingere obiectivului de asigurare a coerenței cu performanța lor în materie de emisii.*

Amendamentul 16

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 2 – paragraful 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre recunosc reciproc clasa de emisii de CO₂ a unui autovehicul și a unei remorci, astfel cum este stabilită de statul membru în care este înmatriculat vehiculul sau remorca respectivă. În acest scop, clasa de emisii de CO₂ menționată în certificatul de conformitate sau în certificatul de înmatriculare a vehiculului este pusă la dispoziție prin intermediul unui sistem electronic interoperabil de schimb de informații, cum ar fi MOVE-HUB, ca parte din datele privind înmatricularea vehiculelor. În cazul în care clasa de emisii de CO₂ a remorcii care face parte dintr-un ansamblu de vehicule nu poate fi stabilită în momentul aplicării taxelor rutiere sau de utilizare a infrastructurii, statele membre calculează taxele de utilizare a drumurilor numai pe baza clasei de emisii a autovehiculului și nu aplică o taxă mai mare din cauza absenței unor astfel de informații.

Amendamentul 17

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera ba (nouă)

Directiva 1999/62/CE

Articolul 7ga – alineatul 5 a (nou)

(ba) La articolul 7ga, se introduce următorul alineat:

„5a. Prin derogare de la alineatul (1), statele membre prevăd o reducere de până la 10 % a taxei de utilizare a infrastructurii sau a taxei de utilizare aplicabile unui anumit vehicul în conformitate cu clasa sa de emisii de CO₂ pentru vehiculele echipate cu o unitate de refrigerare pentru transport electrificată. Această reducere se aplică în plus față de variațiile prevăzute la alineatul (3) și respectă dispozițiile alineatului (4).”