

Bruxelles, 10 octombrie 2018
(OR. en)

12692/18

**Dosar interinstituțional:
2017/0293(COD)**

**CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119**

NOTĂ DE INFORMARE

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO ₂ generate de vehiculele ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) – Rezultatul lucrărilor Parlamentului European (Strasbourg, 1-4 octombrie 2018)

I. INTRODUCERE

Raportorul, dna Miriam DALLI (S&D, MT), a prezentat, în numele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, un raport conținând 70 de amendamente (amendamentele 1-70) la propunerea de regulament.

În plus, grupurile PPE și ECR au depus împreună șapte amendamente (amendamentele 71-76; 79). Două amendamente (amendamentele 77 și 78) au fost depuse de grupul PPE și trei amendamente (amendamentele 80-82) de către grupul S&D. Grupul EFDD a depus două amendamente (amendamentele 83 și 84). Grupul Verts/ALE a depus nouă amendamente (amendamentele 85-93). Grupul ALDE a depus șase amendamente (amendamentele 94-99).

II. VOT

La votul din 3 octombrie 2018, plenul a adoptat amendamentele 1-18, 20-27, 30-63, 65-69, 80-82, 95-96 și 98-99 la propunerea de regulament. Nu au fost adoptate alte amendamente.

Amendamentele adoptate sunt cuprinse în anexă.

După încheierea votului, propunerea a fost retrimisă comisiei PE, în conformitate cu articolul 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură al Parlamentului European, iar astfel prima lectură a Parlamentului nu a fost încheiată și au fost deschise negocierile cu Consiliul.

Standardele de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi *I**

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 3 octombrie 2018 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Procedura legislativă ordinară – reformare)

¹ Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în conformitate cu articolul 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A8-0287/2018).

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) **Strategia europeană privind mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon¹⁶ stabilește obiective ambițioase și clare: până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi vor trebui să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero.** Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății noastre trebuie reduse drastic, fără întârziere. Emisiile provenite de la motoare cu combustie convenționale vor trebui reduse și mai mult după 2020. Vehiculele cu emisii zero și cele cu emisii scăzute vor trebui să fie introduse la scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în 2030.

Amendamentul

(3) **Transportul este singurul sector important din Uniune în care emisiile de gaze cu efect de seră continuă să crească. În vederea îndeplinirii angajamentelor asumate de Uniune la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), care a avut loc la Paris în 2015, trebuie accelerată decarbonizarea întregului sector al transporturilor, iar emisiile de gaze cu efect de seră provenite din acest sector trebuie, de asemenea, să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie către emisii zero până la jumătatea secolului.** Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează **semnificativ** sănătății noastre **și mediului** trebuie să fie, **de asemenea,** reduse drastic, fără întârziere. Emisiile provenite de la motoare cu combustie convenționale vor trebui reduse și mai mult după 2020. Vehiculele cu emisii zero și cele cu emisii scăzute vor trebui să fie introduse la scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în 2030.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) **Dezvoltarea unor strategii în materie de cercetare, aprovizionare, prelucrare și producție vizând construcția de componente cu greutate redusă este esențială pentru a avansa în direcția tranziției către o economie cu emisii**

scăzute de carbon în sectorul autovehiculelor. Există un număr tot mai mare de cercetări privind materiile prime pe bază de fibre naturale și materialele compozite derivate din acestea, ca parte a unui rol emergent mai amplu al bioeconomiei și al produselor regenerabile, reciclabile și durabile pe care le poate produce aceasta. Aceste evoluții trebuie să se bazeze pe înțelegerea limitărilor pe care le presupun resursele naturale, disponibilitatea terenurilor și, prin urmare, pe nevoia de a oferi soluții durabile pentru scoaterea din uz.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4b) Pentru o tranziție acceptabilă din punct de vedere social și echitabilă către o mobilitate cu emisii zero până la jumătatea secolului, sunt necesare schimbări la nivelul întregului lanț valoric din sectorul autovehiculelor, luând în considerare eventualele efecte adverse asupra cetățenilor și regiunilor din toate statele membre. Este important să se ia în considerare efectele sociale ale tranziției și să se anticipeze implicațiile în ceea ce privește locurile de muncă. Prin urmare, este extrem de important ca, la nivelul Uniunii, la nivel național și regional, măsurile actuale să fie însoțite, de asemenea, de programe specifice de redistribuire, de recalificare și de perfecționare a competențelor lucrătorilor, precum și de inițiative în materie de educație și de căutare a unui loc de muncă în comunitățile și regiunile afectate, luate în dialog strâns cu partenerii sociali și autoritățile competente.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4c) Pentru o tranziție reușită către o mobilitate cu emisii zero, este necesar un cadru comun de politici pentru vehicule, infrastructuri, rețelele de energie electrică, producția, distribuția și reciclarea durabile de baterii, în care stimulentele economice și pentru ocuparea forței de muncă să fie combinate la nivelul Uniunii, la nivel național, regional și local și să fie sprijinite prin instrumente mai puternice de finanțare ale Uniunii.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în cazul sectoarelor care nu intră în domeniul de aplicare al schemei Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii. Transportul rutier are o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare, emisiile sale depășind în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990. **Dacă emisiile generate de transportul rutier vor continua să crească, vor anula** reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.

(6) Emisiile generate de transportul rutier **depășesc** în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990, **anulând** reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) O evaluare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, efectuată în 2015, a concluzionat că acestea au fost relevante, în general coerente, și au generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial. Regulamentele au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul Uniunii, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale.

Amendamentul

(9) O evaluare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, efectuată în 2015, a concluzionat că acestea au fost relevante, în general coerente, și au generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial. Regulamentele au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul Uniunii, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale. ***Cu toate acestea, evaluarea a concluzionat, de asemenea, că economiile de CO₂ realizate efectiv sunt considerabil mai mici decât cele sugerate de rezultatele testelor de omologare de tip și că „decalajul în materie de emisii” dintre testul de omologare de tip și performanța în condiții reale de conducere a subminat considerabil eficacitatea standardelor de performanță în materie de emisii de CO₂, precum și încrederea consumatorilor în potențialele economii de combustibil ale noilor vehicule.***

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Pentru a asigura eficacitatea prezentului regulament, reducerile emisiilor de CO₂ ar trebui să fie realizate în condițiile întâlnite în timpul funcționării și al utilizării normale a

vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se includă în prezentul regulament o interdicție strictă a dispozitivelor de manipulare și să se pună la dispoziția autorităților mijloacele necesare pentru a garanta respectarea acestei interdicții.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) ***Este important ca stabilirea*** cerințelor privind reducerea emisiilor de CO₂ ***să ofere*** în continuare producătorilor previzibilitatea și siguranța planificării pe întreg teritoriul Uniunii pentru flotele parcurile lor de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi din Uniune.

Amendamentul

(12) ***Stabilirea*** cerințelor privind reducerea emisiilor de CO₂ ***oferă*** în continuare producătorilor previzibilitatea și siguranța planificării pe întreg teritoriul Uniunii pentru flotele parcurile lor de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi din Uniune.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) ***Evaluarea Directivei 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, realizată de Comisie în 2016, a identificat necesitatea unor clarificări și simplificări suplimentare ale legislației, care ar putea spori relevanța, eficacitatea, eficiența și coerența acesteia. Recomandarea (UE) 2017/948^{1b} a Comisiei urmărește să încurajeze o aplicare armonizată a Directivei 1999/94/CE. Cu toate acestea, niște cerințe privind etichetarea autoturismelor concepute mai bine și armonizate într-o mai mare măsură la nivelul Uniunii, care***

să le ofere consumatorilor informații comparabile, fiabile și ușor de utilizat cu privire la beneficiile autoturismelor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, inclusiv informații privind poluanții atmosferici și costurile de funcționare, în plus față de emisiile de CO₂ și consumul de carburant, ar putea contribui la o utilizare mai mare a autoturismelor celor mai eficiente din punctul de vedere al consumului de carburant și a autoturismelor celor mai ecologice în întreaga Uniune. Prin urmare, Comisia ar trebui să revizuiască Directiva 1999/94/CE până la data de 31 decembrie 2019 și să prezinte o propunere legislativă relevantă. Mai mult, în mod similar autoturismelor, sectorul vehiculelor utilitare ușoare ar putea beneficia, de asemenea, de introducerea unei astfel de etichete care să indice economia de combustibil și emisiile de CO₂. Prin urmare, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze aceste opțiuni pentru acest sector și, dacă este cazul, să prezinte propuneri legislative relevante.

^{1a} Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi (JO L 12, 18.1.2000, p. 16).

^{1b} Recomandarea (UE) 2017/948 a Comisiei din 31 mai 2017 privind utilizarea valorilor consumului de carburant și ale emisiilor de CO₂ omologate de tip și măsurate în conformitate cu procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial atunci când informațiile sunt puse la dispoziția consumatorilor în temeiul Directivei 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 142, 2.6.2017, p. 100).

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Ar trebui stabilite, prin urmare, niveluri ale reducerii pentru parcurile de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare noi de la nivelul întregii Uniuni pentru 2025 și pentru 2030, ținând seama de perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și de necesitatea ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor în materie de climă și de energie pentru 2030. De asemenea, această abordare pe etape transmite din timp un semnal clar industriei autovehiculelor să nu amâne introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Amendamentul

(13) Ar trebui stabilite, prin urmare, niveluri ale reducerii pentru parcurile de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare noi de la nivelul întregii Uniuni pentru 2025 și pentru 2030, ținând seama de perioada necesară pentru reînnoirea parcului de vehicule și de necesitatea ca sectorul transportului rutier să contribuie la atingerea obiectivelor în materie de climă și de energie **ale Uniunii** pentru 2030 **și după aceea**. De asemenea, această abordare pe etape transmite din timp un semnal clar industriei autovehiculelor să nu amâne introducerea pe piață a unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și a unor vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute. **În plus, pentru a menține dinamica reducerii emisiilor după 2030, ar trebui să se aplice cel puțin aceeași traiectorie de reducere a emisiilor de la 1 ianuarie 2031, permițând continuarea decarbonizării sectorului în conformitate cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris.**

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) În prezent, Uniunea este unul dintre principalii producători de autovehicule și demonstrează că este lider tehnologic în acest sector, însă concurența este tot mai mare, iar industria mondială a autovehiculelor cunoaște schimbări rapide, ca urmare a noilor inovări în materie de grupuri motopropulsoare electrificate și a mobilității cooperative, conectate și

Amendamentul

(14) În prezent, Uniunea este unul dintre principalii producători de autovehicule și demonstrează că este lider tehnologic în acest sector, însă concurența este tot mai mare, iar industria mondială a autovehiculelor cunoaște schimbări rapide, ca urmare a noilor inovări în materie de grupuri motopropulsoare electrificate și a mobilității cooperative, conectate și

automatizate. Pentru a-și menține competitivitatea și accesul la piețe la nivel mondial, Uniunea are nevoie de un cadru de reglementare, inclusiv de un *stimulent* care să vizeze în mod specific sectorul vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, care să creeze o piață internă vastă și să sprijine dezvoltarea și inovarea tehnologică.

automatizate. ***Dacă industria Uniunii se implică tardiv în tranziția energetică necesară în sectorul transporturilor, aceasta riscă să își piardă rolul de lider.*** Pentru a-și menține competitivitatea și accesul la piețe la nivel mondial, Uniunea are nevoie de un cadru de reglementare, inclusiv de un *mecanism politic* care să vizeze în mod specific sectorul vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, care să creeze o piață internă vastă și să sprijine dezvoltarea și inovarea tehnologică.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Obiectivul pe termen lung al unei mobilități europene fără emisii de dioxid de carbon nu va putea fi atins fără inovare tehnologică și progrese tehnice. Ținând seama de acest lucru și în contextul intensificării concurenței la nivel internațional, este esențial ca Uniunea și statele membre să depună în continuare eforturi pentru a explora și a elabora inițiative care să încurajeze posibilele sinergii din acest sector, luând ca model recenta Alianță europeană pentru baterii, și să sprijine investițiile publice și private în cercetare și inovare în industria europeană a autovehiculelor, pentru a menține poziția Uniunii de lider în domeniul tehnologic din sectorul respectiv și pentru a asigura, în timp, durabilitatea bazei sale industriale, menținând-o performantă și competitivă pe piața mondială.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Ar trebui introdus un mecanism **de stimulare** specific, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acest mecanism de creditare ar trebui să fie conceput în așa fel încât să promoveze introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Amendamentul

(15) Ar trebui introdus un mecanism **politic** specific, pentru a facilita **și a accelera** tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acest mecanism de creditare **și debitare** ar trebui să fie conceput în așa fel încât să promoveze introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute **și să garanteze siguranța investițiilor pentru introducerea adecvată și în timp util a infrastructurii de încărcare necesare.**

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Stabilirea unei valori de referință pentru procentul pe care trebuie să îl reprezinte vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de vehicule al UE, care să fie însoțită de un mecanism bine conceput pentru ajustarea obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător pe baza procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul său de vehicule, ar trebui să transmită un semnal puternic și credibil pentru dezvoltarea **și** introducerea pe piață **a** unor astfel de vehicule, permițând totodată îmbunătățirea în continuare a eficienței motoarelor cu combustie internă convenționale.

Amendamentul

(16) Stabilirea unei valori de referință **ferme** pentru procentul pe care trebuie să îl reprezinte vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de vehicule al UE, care să fie însoțită de un mecanism bine conceput pentru ajustarea obiectivului privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător pe baza procentului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul său de vehicule, ar trebui să transmită un semnal puternic și credibil pentru dezvoltarea, introducerea pe piață **și comercializarea** unor astfel de vehicule, permițând totodată îmbunătățirea în continuare a eficienței motoarelor cu combustie internă convenționale.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) La stabilirea **creditelor** pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, este adecvat să se țină seama de diferența dintre vehicule în materie de emisii de CO₂. Mecanismul de ajustare ar trebui să asigure faptul că unui producător care depășește nivelul de referință i se alocă un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂ mai mare. Pentru a asigura o abordare echilibrată, ar trebui stabilite limite ale nivelului de ajustare posibil în cadrul acestui mecanism. Se vor oferi astfel stimulente care vor promova introducerea timpurie a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și vor aduce beneficii importante pentru consumatori, pentru competitivitate și pentru mediu.

Amendamentul

(17) La stabilirea **valorilor de referință** pentru **procentul pe care trebuie să îl reprezinte** vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, este adecvat să se țină seama de diferența dintre vehicule în materie de emisii de CO₂. Mecanismul de ajustare ar trebui să asigure faptul că unui producător care depășește nivelul de referință i se alocă un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂ mai mare, **în timp ce un producător care nu atinge valoarea de referință ar trebui să respecte un obiectiv mai strict privind emisiile de CO₂**. Pentru a asigura o abordare echilibrată, ar trebui stabilite limite ale nivelului de ajustare posibil în cadrul acestui mecanism. Se vor oferi astfel stimulente care vor promova introducerea timpurie a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare și vor aduce beneficii importante pentru consumatori, pentru competitivitate și pentru mediu.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) Ar trebui realizate investiții rapide și suficiente atât în producția și introducerea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și în infrastructura de sprijin globală necesară, inclusiv producția, distribuția și reciclarea durabile a bateriilor. Diversele instrumente de sprijin atât de la nivelul

Uniunii, cât și de la nivel național, trebuie să fie corelate în mod eficient, mobilizând și încurajând investiții publice și private semnificative. Este necesar să se creeze rapid o infrastructură de reîncărcare și realimentare pentru a conferi încredere consumatorilor și pentru siguranța economică a producătorilor de vehicule. Prin urmare, ar trebui sprijinită producția de baterii și de celule de baterii la nivelul Uniunii, dacă este posibil, în apropierea unităților de producție a vehiculelor.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Cu toate acestea, ar trebui să se asigure un echilibru între stimulentele acordate pentru ecoinovări și cele oferite pentru tehnologiile al căror efect de reducere a emisiilor este demonstrat prin procedura de testare oficială. În consecință, este adecvat să se mențină un plafon al reducerilor de emisii rezultate din ecoinovare pe care producătorii le pot lua în considerare în scopul îndeplinirii obiectivului. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a revizui nivelul plafonului, în special pentru a lua în considerare efectele modificării procedurii de testare oficiale. Este adecvat, de asemenea, să se clarifice modul în care ar trebui calculate reducerile pentru verificarea respectării obiectivului.

Amendamentul

(23) Cu toate acestea, ar trebui să se asigure un echilibru între stimulentele acordate pentru ecoinovări și cele oferite pentru tehnologiile al căror efect de reducere a emisiilor este demonstrat prin procedura de testare oficială. În consecință, este adecvat să se mențină un plafon al reducerilor de emisii rezultate din ecoinovare pe care producătorii le pot lua în considerare în scopul îndeplinirii obiectivului. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a revizui nivelul plafonului **și de a-l ajusta scăzându-i valoarea**, în special pentru a lua în considerare efectele modificării procedurii de testare oficiale. Este adecvat, de asemenea, să se clarifice modul în care ar trebui calculate reducerile pentru verificarea respectării obiectivului.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 25 a (nou)

(25a) În cazurile în care, pentru vehiculele utilitare ușoare grele din categoria N1, clasa III, includerea unei baterii electrice ar putea mări masa vehiculului astfel încât acesta să fie reclasificat în categoria N2, ar trebui remediată această problemă tehnică.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 37

(37) Emisiile specifice de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi sunt măsurate de o manieră armonizată în Uniune în conformitate cu metodologia stabilită de Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru a reduce la minim costurile administrative ale prezentului regulament, respectarea acestuia ar trebui să se verifice prin trimitere la datele privind înmatriculările de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi în Uniune strânse de statele membre și raportate Comisiei. Pentru a asigura coerența datelor utilizate la evaluarea conformității, normele privind culegerea și raportarea acestor date ar trebui armonizate **în măsura posibilului**. Prin urmare, ar trebui să se precizeze în mod clar faptul că autoritățile competente au responsabilitatea de a furniza date corecte și complete și că este necesară o cooperare eficientă între aceste autorități și Comisie în privința abordării chestiunilor legate de calitatea datelor. ¹

(37) Emisiile specifice de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi sunt măsurate de o manieră armonizată în Uniune în conformitate cu metodologia stabilită de Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru a reduce la minim costurile administrative ale prezentului regulament, respectarea acestuia ar trebui să se verifice prin trimitere la datele privind înmatriculările de autoturisme noi și de vehicule utilitare ușoare noi în Uniune strânse de statele membre și raportate Comisiei. Pentru a asigura coerența datelor utilizate la evaluarea conformității, normele privind culegerea și raportarea acestor date ar trebui armonizate. Prin urmare, ar trebui să se precizeze în mod clar faptul că autoritățile competente au responsabilitatea de a furniza date corecte și complete și că este necesară o cooperare eficientă între aceste autorități și Comisie în privința abordării chestiunilor legate de calitatea datelor.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 38

Textul propus de Comisie

(38) Respectarea de către producători a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui să fie evaluată la nivel comunitar. Producătorii a căror medie a emisiilor specifice de CO₂ depășește nivelul stabilit de prezentul regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venit la bugetul general al Uniunii.

Amendamentul

(38) Respectarea de către producători a obiectivelor din prezentul regulament ar trebui să fie evaluată la nivel comunitar. Producătorii a căror medie a emisiilor specifice de CO₂ depășește nivelul stabilit de prezentul regulament ar trebui să plătească o primă pentru emisiile suplimentare, aplicată pentru fiecare an calendaristic. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare ar trebui considerate ca venit la bugetul general al Uniunii **și ar trebui utilizate pentru a contribui la o tranziție echitabilă către o mobilitate cu emisii zero. De asemenea, aceste sume ar trebui utilizate pentru a completa programele specifice pentru recalificarea, perfecționarea profesională și educația lucrătorilor afectați de schimbările structurale din sectorul automobilelor și pentru realocarea inițiativelor privind forța de muncă și căutarea unui loc de muncă, în strâns dialog cu partenerii sociali, comunitățile și autoritățile competente din regiunile afectate de tranziția locurilor de muncă.**

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 41

Textul propus de Comisie

(41) Eficacitatea reală a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de

Amendamentul

(41) Eficacitatea reală a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ depinde în mare măsură de

reprezentativitatea procedurii de testare oficiale. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)²³ și cu Recomandarea Parlamentului European, elaborată în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor²⁴, ar trebui instituit un mecanism care să evalueze reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie ale vehiculului, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151. Comisia ar trebui să aibă competența de a asigura că astfel de date sunt disponibile public și de a elabora, *atunci când este necesar*, procedurile necesare pentru *identificarea și colectarea datelor* de care este nevoie în scopul efectuării acestor evaluări.

reprezentativitatea procedurii de testare oficiale. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)²³ și cu Recomandarea Parlamentului European, elaborată în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor²⁴, ar trebui instituit un mecanism care să evalueze reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie ale vehiculului, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151.

Reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor de omologare de tip poate fi garantată în cel mai fiabil mod prin introducerea unui test de emisii de CO₂ în condiții reale de conducere. Prin urmare, prin acte delegate și ținând cont de oportunitatea de a recurge la sisteme portabile de măsurare a emisiilor (PEMS), Comisia ar trebui să elaboreze un test de emisii de CO₂ în condiții reale de conducere și să îl introducă cel mai târziu la doi ani de la data aplicării prezentului regulament. Cu toate acestea, până când testul respectiv devine aplicabil, ar trebui asigurată conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament prin utilizarea datelor oferite de contoarele care măsoară consumul de combustibil raportate de producători, împreună cu o limită stabilită pentru fiecare producător în 2021 sub formă de diferență procentuală care nu trebuie depășită. Comisia ar trebui să aibă competența de a asigura că astfel de date privind consumul de combustibil sunt disponibile public și de a elabora procedurile necesare pentru raportarea acestor date de care este nevoie în scopul efectuării acestor evaluări. Comisia ar trebui să ia măsuri corespunzătoare în cazul în care producătorii nu respectă cerințele prezentului regulament în ceea ce privește emisiile de CO₂ în condiții reale de conducere.

²³ Grupul la nivel înalt de consilieri

²³ Grupul la nivel înalt de consilieri

științifici, Avizul științific 1/2016
„Eliminarea decalajului dintre emisiile de
CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în
condiții reale de conducere și cele calculate
în cadrul testelor de laborator”.

²⁴ Recomandarea Parlamentului European
din 4 aprilie 2017 adresată Consiliului și
Comisiei în urma anchetei privind
măsurarea emisiilor în sectorul
autovehiculelor [2016/2908(RSP)].

științifici, Avizul științific 1/2016
„Eliminarea decalajului dintre emisiile de
CO₂ ale vehiculelor ușoare constatate în
condiții reale de conducere și cele calculate
în cadrul testelor de laborator”.

²⁴ Recomandarea Parlamentului European
din 4 aprilie 2017 adresată Consiliului și
Comisiei în urma anchetei privind
măsurarea emisiilor în sectorul
autovehiculelor [2016/2908(RSP)].

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 41 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(41a) În prezent, nu există nicio metodă armonizată de evaluare a emisiilor pe durata ciclului de viață provenite de la vehiculele utilitare ușoare. Comisia ar trebui să prezinte o astfel de analiză până la sfârșitul anului 2026, care să ofere o imagine de ansamblu a emisiilor de dioxid de carbon provenite din sectorul vehiculelor utilitare ușoare. În acest scop, până în 2025, Comisia ar trebui să elaboreze, prin intermediul unor acte delegate, o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru raportarea coerentă de către producători a datelor cu privire la emisiile de CO₂ pe durata ciclului de viață, pentru toate tipurile de combustibil și de grupuri motopropulsoare ale vehiculelor pe care le introduc pe piață. De asemenea, metodologia ar trebui să fie în conformitate cu standardele ISO relevante și să ia în considerare potențialul de încălzire globală (GWP) al emisiilor vehiculului, de la sursa de combustibil la rezervor, de la rezervor la roți, din timpul producției și de la sfârșitul ciclului de viață. Analiza Comisiei ar trebui să se bazeze pe datele raportate de către producători, precum și pe orice alte

date relevante disponibile.

Amendamentul 80

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

(42) *Se prevede ca în 2024 să se examineze progresele realizate în temeiul [Regulamentului privind partajarea eforturilor și al Directivei privind schema de comercializare a certificatelor de emisii]. Prin urmare, este adecvat ca eficacitatea prezentului regulament să se evalueze în același an, pentru a permite o analiză coordonată și coerentă a măsurilor puse în aplicare în temeiul tuturor acestor instrumente.*

Amendamentul

(42) Prin urmare, este adecvat ca eficacitatea prezentului regulament să se evalueze în **2023, pentru** a permite o analiză **oportună, transparentă,** coordonată și coerentă **a punerii sale în aplicare și a progreselor realizate în vederea îndeplinirii obiectivelor stabilite în termenul convenit, și în raport cu progresele realizate în temeiul** Regulamentului privind partajarea eforturilor și al Directivei privind schema de comercializare a certificatelor de emisii.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 46

Textul propus de Comisie

(46) Pentru a modifica sau a completa elementele neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei referitor la modificarea anexelor II și III în ceea ce privește cerințele în materie de date și parametrii datelor, completarea normelor privind interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogările de la obiectivele privind emisiile specifice, privind conținutul cererilor de derogare,

Amendamentul

(46) Pentru a modifica sau a completa elementele neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei referitor la modificarea anexelor II și III în ceea ce privește cerințele în materie de date și parametrii datelor, **stabilirea cerințelor pentru a garanta respectarea interdicției utilizării dispozitivelor de manipulare și a conținutului obligatoriu al dosarului cu documentația extinsă menționat la**

precum și privind conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂, ajustarea valorii M0 și a valorii TM0, menționate la articolul 13, și a plafonului de 7 g CO₂/km menționat la articolul 11 și ajustarea **forumulelor** din anexa I menționate la articolul 14 alineatul (3). Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei care se ocupă de pregătirea actelor delegate.

articolul 4 alineatul (3c), stabilirea unor reguli și proceduri de raportare a emisiilor pe durata ciclului de viață menționate la articolul 7 alineatul (8a), completarea normelor privind interpretarea criteriilor de eligibilitate pentru derogările de la obiectivele privind emisiile specifice, privind conținutul cererilor de derogare, precum și privind conținutul și evaluarea programelor de reducere a emisiilor specifice de CO₂, ajustarea valorii M0 și a valorii TM0, menționate la articolul 13, și a plafonului de 7 g CO₂/km menționat la articolul 11, **dezvoltarea unui test de emisii de CO₂ în condiții reale de conducere menționat la articolul 12 alineatul (1a)** și ajustarea **formulelor** din anexa I menționate la articolul 14 alineatul (3). Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei care se ocupă de pregătirea actelor delegate.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Prezentul regulament stabilește cerințele de performanță privind emisiile de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi pentru a

Amendamentul

1. Prezentul regulament stabilește cerințele de performanță privind emisiile de CO₂ generate de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi pentru a

asigura funcționarea corespunzătoare a pieței interne.

asigura *atingerea obiectivelor Uniunii în materie de climă și pentru a asigura îndeplinirea angajamentelor sale în materie de climă la nivel internațional, într-un mod care să fie coerent cu* funcționarea corespunzătoare a pieței interne.

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Începând de la 1 ianuarie 2025, se aplică următoarele obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE:

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **15** % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.1 din anexa I;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **15** % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I.

Amendamentul

4. Începând de la 1 ianuarie 2025, se aplică următoarele obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE:

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **20** % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.1 din anexa I;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **20** % a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.1 din anexa I;

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2025, la procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute se va aplica o valoare de referință egală cu o cotă de piață de 20 % din vânzările de autoturisme noi și de

vehicule utilitare ușoare noi în 2025, stabilită în conformitate cu partea A punctul 6.3 din anexa I și cu partea B punctul 6.3 din anexa I.

Amendamentele 81 și 95

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Începând de la 1 ianuarie 2030, se aplică următoarele obiective:

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **30%** a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.2 din anexa I;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **30%** a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.

Amendamentul

5. Începând de la 1 ianuarie 2030, se aplică următoarele obiective:

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **40 %** a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.2 din anexa I;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de **40 %** a mediei obiectivelor privind emisiile specifice din 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.

Amendamentul 96

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 5 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2030, la procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute se va aplica o valoare de referință egală cu o cotă de piață de 35 % din vânzările de autoturisme noi și de

vehicule utilitare ușoare noi în 2030, stabilită în conformitate cu partea A punctul 6.3 din anexa I și cu partea B punctul 6.3 din anexa I.

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) categoria N₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă proprie care nu depășește 2 610 kg, și din categoria N₁ la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”).

Amendamentul

(b) categoria N₁, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă proprie care nu depășește 2 610 kg, și din categoria N₁ la care se extinde omologarea de tip în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au mai fost înmatriculate în afara Uniunii (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare noi”). ***În conformitate cu obiectivele prezentului regulament, Comisia este împuternicită să actualizeze, dacă este necesar, limita pentru masa de referință (2 610 kg) în cazul vehiculelor utilitare ușoare care utilizează combustibili alternativi, ceea ce implică creșterea greutateii, având în vedere sistemele de propulsie și de stocare de energie (baterii) care sunt mai grele decât cele utilizate pentru vehiculele convenționale.***

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Prezentul regulament se aplică vehiculelor alimentate alternativ, cu o masă maximă autorizată de peste 3 500

kg, dar care nu depășește 4 250 kg, cu condiția ca masa care depășește 3 500 kg să se datoreze exclusiv excesului de masă al sistemului de propulsie în raport cu sistemul de propulsie al unui vehicul de aceeași dimensiuni care este echipat cu un motor convențional cu ardere internă cu aprindere prin scânteie sau aprindere prin comprimare.

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera na (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(na) „dispozitiv de manipulare” înseamnă un element de proiectare care detectează temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărui sistem sau oricărei părți a unui sistem care mărește emisiile de CO₂ în condiții care ar putea apărea, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului.

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Producătorul echipează vehiculele astfel încât sistemele și componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită autoturismelor sau

vehiculelor utilitare ușoare ale producătorului, în condiții de utilizare normală, să respecte obiectivele privind emisiile specifice și alte cerințe în temeiul prezentului regulament și al măsurilor sale de punere în aplicare.

Amendamentul 34

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Utilizarea dispozitivelor de manipulare este interzisă. Interdicția nu se aplică în următoarele cazuri:

- (a) necesitatea dispozitivului este justificată de protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și de funcționarea în siguranță a vehiculului;**
- (b) dispozitivul nu funcționează decât pentru a porni motorul; sau**
- (c) condițiile sunt incluse în mare parte în procedurile de testare prevăzute la articolul 1.**

Amendamentul 35

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3c. Pentru ca autoritățile de omologare să poată să evalueze conformitatea cu alineatele (3a) și (3b) din prezentul articol, producătorul furnizează un dosar cu documentația extinsă. Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 16 pentru a completa prezentul regulament cu cerințe de asigurare a conformității cu

*interzicerea dispozitivelor de manipulare
și cu conținutul necesar al dosarului cu
documentația extinsă.*

Amendamentul 36

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Pentru fiecare an calendaristic , fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare autoturism nou și fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculate pe teritoriul său în conformitate cu partea A din anexele II și III . Aceste informații sunt puse la dispoziția producătorilor și a importatorilor sau a reprezentanților desemnați de aceștia în fiecare stat membru. Statele membre depun toate eforturile pentru a garanta că organismele raportoare lucrează în mod transparent. Fiecare stat membru se asigură că emisiile specifice de CO₂ ale autoturismelor care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sunt măsurate și înregistrate în certificatul de conformitate.

Amendamentul

1. Pentru fiecare an calendaristic, fiecare stat membru înregistrează informațiile privind fiecare autoturism nou și fiecare vehicul utilitar ușor nou înmatriculate pe teritoriul său în conformitate cu partea A din anexele II și III. Aceste informații sunt puse la dispoziția producătorilor și a importatorilor sau a reprezentanților desemnați de aceștia în fiecare stat membru. Statele membre garantează că organismele raportoare lucrează în mod transparent. Fiecare stat membru se asigură că emisiile specifice de CO₂ ale autoturismelor care nu sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sunt măsurate și înregistrate în certificatul de conformitate.

Amendamentul 37

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Acest registru trebuie să fie disponibil publicului.

Amendamentul

Acest registru trebuie să fie disponibil publicului, *inclusiv în format electronic.*

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În termen de trei luni de la primirea notificării cu calculele provizorii efectuate în conformitate cu alineatul (4), producătorii **pot notifica** Comisiei eventualele erori pe care le conțin datele, specificând statul membru în cazul căruia consideră că s-a produs eroarea.

Amendamentul

În termen de trei luni de la primirea notificării cu calculele provizorii efectuate în conformitate cu alineatul (4), producătorii **notifică** Comisiei eventualele erori pe care le conțin datele, specificând statul membru în cazul căruia consideră că s-a produs eroarea.

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 8 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Comisia **poate să adopte** norme detaliate privind procedurile de raportare a respectivelor abateri și privind luarea în considerare a acestora la calcularea mediei emisiilor specifice. Aceste proceduri se adoptă prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Amendamentul

Comisia **adoptă** norme detaliate privind procedurile de raportare a respectivelor abateri și privind luarea în considerare a acestora la calcularea mediei emisiilor specifice. Aceste proceduri se adoptă prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Începând cu 1 ianuarie 2025, producătorii raportează Comisiei, pe baza unei metodologii armonizate la nivelul

Uniunii, cu privire la emisiile de CO₂ generate pe durata ciclului de viață ale tuturor autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare pe care le introduc pe piață la data respectivă. În acest scop, Comisia adoptă, până la 31 decembrie 2022, acte delegate, în conformitate cu articolul 16, pentru a completa prezentul regulament, prin specificarea de norme detaliate privind procedurile de raportare a emisiilor de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață, pentru toate tipurile de combustibil și de grupuri motopropulsoare înregistrate pe piața Uniunii.

Până cel târziu la 31 decembrie 2026, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului care conține o analiză a emisiilor globale pe durata ciclului de viață provenite de la vehiculele utilitare ușoare noi din Uniune, inclusiv o analiză a opțiunilor privind posibilele măsuri de reglementare, pentru a asigura o mai bună direcționare a eforturilor viitoare ale politicii de reducere a emisiilor în acest sector. Analiza respectivă se pune la dispoziția publicului.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii .

Amendamentul

4. Sumele obținute din plata primelor pentru emisiile suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii. *Aceste sume se utilizează pentru a completa măsurile la nivelul Uniunii și la nivel național, în strânsă cooperare cu partenerii sociali, pentru a promova formarea de competențe și realocarea lucrătorilor din sectorul autovehiculelor în toate statele membre afectate, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de tranziție, pentru a contribui la o tranziție justă către o mobilitate cu*

Amendamentul 42

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. În cazul în care Comisia apreciază că producătorul este eligibil pentru derogarea solicitată în temeiul alineatului (1) și constată că obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ propus de producător corespunde potențialului de reducere al acestuia, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia, și ținând seama de caracteristicile pieței ***căreia îi este destinat tipul*** de vehicul utilitar ușor produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv. Cererea se depune cel târziu până la data de 31 octombrie a primului an în care se aplică derogarea.

Amendamentul

3. În cazul în care Comisia apreciază că producătorul este eligibil pentru derogarea solicitată în temeiul alineatului (1) și constată că obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ propus de producător corespunde potențialului de reducere al acestuia, inclusiv potențialului economic și tehnologic de reducere a emisiilor specifice de CO₂ ale acestuia, și ținând seama de caracteristicile pieței ***pentru tipul de autoturism sau*** de vehicul utilitar ușor produs, Comisia acordă o derogare producătorului respectiv. Cererea se depune cel târziu până la data de 31 octombrie a primului an în care se aplică derogarea.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile.

Amendamentul

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile, ***și numai până când valoarea măsurată WLTP nu este completată sau înlocuită cu alte date care sunt mai reprezentative pentru emisiile în condiții reale de conducere.***

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1 – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În termen de 12 luni de la aprobarea unei tehnologii inovatoare sau a unui pachet tehnologic inovator, furnizorul sau producătorul tehnologiei inovatoare sau al pachetului tehnologic inovator furnizează dovezi bazate pe rezultatele privind emisiile generate în condiții reale de conducere pe vehicule de producție pentru a valida contribuția acestor tehnologii sau pachete.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Comisia poate să ajusteze plafonul, cu efect din 2025. Aceste ajustări pot fi efectuate prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 16.

Amendamentul

Comisia poate să ajusteze plafonul ***micșorându-l***, cu efect din 2025. Aceste ajustări pot fi efectuate prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 16.

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze

Amendamentul

(d) tehnologiile inovatoare trebuie să nu intre sub incidența dispozițiilor obligatorii care decurg din măsurile complementare suplimentare destinate să realizeze

reducerea de 10 g CO₂/km menționată la articolul 1 și să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții de drept al Uniunii. Începând cu 1 ianuarie 2025, acest criteriu nu se aplică în ceea ce privește îmbunătățirile în materie de eficiență destinate sistemelor de aer condiționat.

reducerea de 10 g CO₂/km menționată la articolul 1 și să nu aibă caracter obligatoriu în temeiul altor dispoziții de drept al Uniunii. Începând cu 1 ianuarie 2025, acest criteriu nu se aplică în ceea ce privește îmbunătățirile în materie de eficiență destinate sistemelor de aer condiționat **și de încălzire.**

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151. ***Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.***

Amendamentul

1. Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. În vederea asigurării reprezentativității menționate la alineatul (1), conformitatea cu prezentul regulament se măsoară, începând cu 1 ianuarie 2023, cu ajutorul unui test privind emisiile de CO₂ în condiții reale de conducere. Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a completa prezentul regulament, prin elaborarea unui test de emisii de CO₂ în condiții reale de conducere utilizând un sistem portabil de măsurare a emisiilor, cel mai târziu la doi ani de la data

aplicării prezentului regulament.

Amendamentul 49

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Până când va deveni aplicabil testul de emisii de CO₂ în condiții reale de conducere, conformitatea cu prezentul regulament se măsoară pe baza datelor din contoarele de consum de combustibil și sub incidența unei limite stabilite pentru fiecare producător în 2021 ca o diferență de procent, care nu trebuie depășită, între datele respective și emisiile specifice de CO₂ ale producătorului, măsurate în scopul procedurilor de omologare de tip, inițiate începând cu 2021 în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

Amendamentul 50

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 1 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1c. În cazul în care emisiile specifice de CO₂ ale unui producător depășesc limita stabilită la alineatul 1b, obiectivul specific privind emisiile de CO₂ pentru respectivul producător, care este utilizat în scopul respectării prezentului regulament, este ajustat prin valorile depășite identificate.

Amendamentul 51

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 52

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. În cazul în care nu sunt disponibile standarde de precizie adecvate pentru echipamentele de măsurare a consumului de combustibil la bord, Comisia mandatează lucrările pentru stabilirea standardelor tehnice și le introduce în dreptul Uniunii cel târziu până la 1 ianuarie 2020.

Amendamentul 53

**Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 3**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Comisia poate să adopte măsurile prevăzute la prezentul articol prin intermediul unor acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

3. Comisia adoptă normele detaliate privind procedurile de raportare a datelor din contoarele de consum de combustibil, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Amendamentul 82

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. În **2024**, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, însoțit, după caz, de o propunere de modificare a **regulamentului**. **Acest raport** va analiza, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151, introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute **și** instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare raportată în temeiul Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁹.

²⁹ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

Amendamentul

1. În **2023**, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, însoțit, după caz, de o propunere de modificare a **prezentului regulament**. **Raportul respectiv** va analiza, printre altele, reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO₂ și ale consumului de energie determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151, introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, **în special în ceea ce privește vehiculele comerciale ușoare**, instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare raportată în temeiul Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁹, **impactul prezentului regulament asupra consumatorilor, mai ales asupra celor cu venituri mici și medii**. **Acest raport ia în considerare, de asemenea, opțiunile de stimulare a utilizării combustibililor avansați cu emisii scăzute de dioxid de carbon, inclusiv a biogazului și a combustibililor sintetici produși cu ajutorul energiei regenerabile**.

²⁹ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

Amendamentul 54

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Comisia ia în considerare evaluările efectuate în temeiul articolului 12 și poate, după caz, să revizuiască procedurile de măsurare a emisiilor de CO₂ după cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 . Comisia prezintă, în special, propuneri corespunzătoare în vederea adaptării procedurilor astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele în condiții reale de conducere în materie de emisii de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare. .

Amendamentul

2. Comisia ia în considerare evaluările efectuate în temeiul articolului 12 și poate, după caz, să revizuiască procedurile de măsurare a emisiilor de CO₂ după cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Comisia prezintă, în special, propuneri corespunzătoare în vederea adaptării procedurilor astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat performanțele în condiții reale de conducere în materie de emisii de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare, ***inclusiv prin utilizarea unui sistem portabil de măsurare a emisiilor și a teledetecției.***

Amendamentul 55

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Până la 31 decembrie 2019, Comisia va revizui Directiva 1999/94/CE și, dacă este necesar, prezintă o propunere legislativă relevantă cu scopul de a oferi consumatorilor informații exacte, robuste și comparabile privind consumul de combustibil, emisiile de CO₂ și emisiile de poluanți atmosferici ale autoturismelor noi care sunt introduse pe piață.

În contextul revizuirii menționate la primul paragraf, Comisia evaluează, de asemenea, opțiunile de introducere a unei etichete pentru economia de combustibil și emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi și, dacă este cazul, prezintă o propunere legislativă relevantă în acest sens.

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***După caz, Comisia prezintă
Parlamentului European și Consiliului o
propunere legislativă în vederea stabilirii
de obiective suplimentare de reducere a
emisiilor pentru autoturismele noi și
pentru vehiculele utilitare ușoare noi
începând cu 1 ianuarie 2031, în vederea
menținerii cel puțin a traiectoriei de
reducere a emisiilor obținută în perioada
de până în 2030.***

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7 alineatul (7) al doilea paragraf, la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (3) al doilea paragraf se conferă Comisiei pe durată nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul **4 alineatul (3c)**, la articolul 7 alineatul (7) al doilea paragraf, **la articolul 7 alineatul (8a)**, la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, **la articolul 12 alineatul (1a)**, la articolul 13 alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (3) al doilea paragraf se conferă Comisiei pe durată nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 58

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 7 alineatul (7) al doilea paragraf, la articolul **10** alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (3) al doilea paragraf. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia de revocare produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

Amendamentul

2. Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul **4 alineatul (3c)**, la articolul 7 alineatul (7) al doilea paragraf, **la articolul 7 alineatul (8a)**, la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, **la articolul 12 alineatul (1a)**, la articolul 13 alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (3) al doilea paragraf. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia de revocare produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 7 alineatul (7) al doilea paragraf, al articolului 10 alineatul (8), al articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, al articolului 13 alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (3) al doilea paragraf intră în vigoare numai dacă nu a fost formulată nicio obiecție de către Parlamentul European sau de către Consiliu în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa

Amendamentul

4. Un act delegat adoptat în temeiul articolului **4 alineatul (3c)**, al articolului 7 alineatul (7) al doilea paragraf, **al articolului 7 alineatul (8a)**, al articolului 10 alineatul (8), al articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, **al articolului 12 alineatul (1a)**, al articolului 13 alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (3) al doilea paragraf intră în vigoare numai dacă nu a fost formulată nicio obiecție de către Parlamentul European sau de către Consiliu în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au

Parlamentului European sau a Consiliului.

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

Amendamentul 60

Propunere de regulament Articolul 17 – paragraful 1

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 11a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Comisia adoptă acte ***de punere în aplicare*** în conformitate cu articolul 15 pentru a stabili procedurile de verificare a conformității în funcționare a vehiculelor utilitare ușoare în ceea ce privește valorile certificate ale emisiile de CO₂ și ale consumului de combustibil.

Amendamentul

2. Comisia adoptă acte ***delegate*** în conformitate cu articolul 14a pentru a stabili procedurile de verificare a conformității în funcționare a vehiculelor utilitare ușoare în ceea ce privește valorile certificate ale emisiile de CO₂ și ale consumului de combustibil.

Amendamentul 61

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

Regulamentul (CE) nr. 715/2007

Articolul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se introduce următorul articol:

„Articolul 14a

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în

condițiile prevăzute la prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11a alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

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

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

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

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11a alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul

European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

** JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”*

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Anexa I – partea A– subpunctul 6.3 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru calcularea acestei formule, obiectivul privind emisiile specifice pentru 2021, astfel cum este definit la punctul 4, va fi corectat astfel încât să ia în considerare diferența dintre valoarea măsurată a emisiilor de CO₂ pe baza WLTP și valoarea declarată a emisiilor de CO₂ pe baza WLTP.

Pentru noii-veniți, Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 16, acte delegate pentru a modifica prezentul regulament prin dezvoltarea unei formule de calculare a obiectivului relevant privind emisiile specifice pentru 2021 pentru fiecare producător.

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Anexa I – partea A – subpunctul 6.3 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 **sau mai mică decât 1,0**, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 **sau** la

Pentru perioada 2025-2029, factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05; **dacă această sumă este între 1,0 și**

1,0, după caz,

0,98, factorul ZLEV se stabilește la 1,0; dacă această sumă este mai mică de 0,95, factorul ZLEV se stabilește la 0,95.

Începând cu 2030, factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 0,95, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 0,95, după caz

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Anexa I – partea A – punctul 6.3 – paragraful 4 – subparagraful 3

Textul propus de Comisie

x este **15** % în anii 2025-2029 și **30** % începând cu 2030

Amendamentul

x este **20** % în anii 2025-2029 și **35** % începând cu 2030

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – subpunctul 6.3.1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru calcularea acestei formule, obiectivul privind emisiile specifice pentru 2021, astfel cum este definit la punctul 4, este corectat astfel încât să ia în considerare diferența dintre valoarea măsurată a emisiilor de CO₂ pe baza WLTP și valoarea declarată a emisiilor de CO₂ pe baza WLTP.

Pentru noii-veniți, Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 16, acte delegate pentru a modifica prezentul regulament prin dezvoltarea unei formule de calculare a obiectivului relevant privind emisiile specifice pentru 2021 pentru fiecare

producător.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – subpunctul 6.3.1 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 *sau mai mică decât 1,0*, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 *sau* la 1,0, *după caz*,

Amendamentul

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05; *dacă această sumă este între 1,0 și 0,98, factorul ZLEV se stabilește la 1,0; dacă această sumă este mai mică de 0,95, factorul ZLEV se stabilește la 0,95.*

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 6 – subpunctul 6.3.1 – paragraful 9

Textul propus de Comisie

x este **15** %

Amendamentul

x este **20** %

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – subpunctul 6.3.2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru calcularea acestei formule, obiectivul privind emisiile specifice pentru 2021, astfel cum este definit la punctul 4, este corectat astfel încât să ia în considerare diferența dintre valoarea măsurată a emisiilor de CO₂ pe baza

WLTP și valoarea declarată a emisiilor de CO₂ pe baza WLTP.

Pentru noii-veniți, Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 16, acte delegate pentru a modifica prezentul regulament prin dezvoltarea unei formule de calculare a obiectivului relevant privind emisiile specifice pentru 2021 pentru fiecare producător.

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – subpunctul 6.3.2 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât **1,0**, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la **1,0**, după caz,

Amendamentul

factorul ZLEV este $(1+y-x)$, cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât **0,95**, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la **0,95**, după caz,

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – subpunctul 6.3.2 – paragraful 4 – subparagraful 3

Textul propus de Comisie

x este **30** %

Amendamentul

x este **35** %