|  |  |
| --- | --- |
| CoRLogo_RO**C:\Users\mreg\Music\_New CoR logo\New LOGO CoR\Address\CoR letterhead top banner - address FR-NL.jpg**  **RO** |  |
| **COTER-VII/015** | |
| **A 148-a sesiune plenară, 26-27 ianuarie 2022** | |

**AVIZ**

**Către un transport rutier cu emisii zero:   
instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi   
și consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2**

**RO**

|  |
| --- |
| COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR   * salută intenția de a aborda standardele privind emisiile provenite de la vehicule pentru a atinge obiectivul neutralității emisiilor de dioxid de carbon. În cifre absolute, autoturismele și camionetele generează cea mai mare parte a emisiilor de CO2 din sectorul transporturilor, iar media emisiilor provenite de la autoturismele cu motoare cu ardere internă este în creștere. * consideră că instalarea infrastructurii de încărcare și realimentare pentru grupurile motopropulsoare alternative, împreună cu noile standarde privind emisiile de CO2 și, în special, cu viteza de creștere a electromobilității, reprezintă o condiție esențială pentru realizarea obiectivelor climatice la nivel european, național și regional. Obligațiile prevăzute de UE până în momentul de față referitoare la cerințele privind infrastructura de reîncărcare și de realimentare nu sunt suficiente în acest scop. * subliniază că transformarea industriei europene a autovehiculelor în direcția unor vehicule cu emisii zero este cea mai amplă schimbare structurală din acest sector până în prezent, cu numeroase efecte asupra lucrătorilor, furnizorilor și producătorilor de autovehicule din Europa și, prin urmare, solicită Comisiei Europene să inițieze un dialog strategic global și pe termen lung privind transformarea sectorului autovehiculelor în UE cu toate părțile interesate relevante. * îndeamnă Comisia să instituie un „mecanism european pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule”, care ar trebui să se bazeze pe fondurile europene și să se asigure că abordează provocările din regiunile cele mai afectate de transformare și că ajunge la toate IMM-urile din lanțul de aprovizionare în vederea adaptării la schimbările de la nivelul lanțului de aprovizionare al sectorului autovehiculelor. * subliniază că trebuie întreprinse cercetări și cartografieri ale consecințelor și tendințelor în materie de ocupare a forței de muncă ale tranziției către o industrie a autovehiculelor neutră din punct de vedere climatic. Astfel, Comisia ar trebui să evalueze impactul teritorial al regulamentului supus examinării asupra industriei autovehiculelor, a forței de muncă și a regiunilor producătoare de automobile; |

|  |
| --- |
| Raportor  Adrian Teban (RO-PPE), primarul orașului Cugir, județul Alba  Documente de referință  Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului  COM(2021) 559 final  Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii  COM(2021) 556 final  Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Un plan de implementare strategic pentru conturarea unui set de acțiuni suplimentare de sprijinire a instalării rapide a infrastructurii pentru combustibili alternativi  COM(2021) 560 final |

**Avizul Comitetului European al Regiunilor – Către un transport rutier cu emisii zero: instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2**

1. **RECOMANDĂRI DE AMENDAMENTE**

**Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului   
de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631   
în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2   
pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi,   
în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii**

**COM(2021) 556 final**

**Amendamentul 1**

Considerentul (9)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (9) (…) Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO2 sunt neutre din punct de vedere tehnologic în ceea ce privește atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule pe care le stabilesc. Există și rămân disponibile diferite tehnologii pentru atingerea obiectivului general al parcului de vehicule cu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care includ, de asemenea, vehicule electrice hibride reîncărcabile și performante***,*** pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție. | (9) (…) Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO2 sunt neutre din punct de vedere tehnologic în ceea ce privește atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule pe care le stabilesc ***numai dacă țin seama de emisiile de CO2 ale combustibilului pe care îl utilizează – inclusiv emisiile cauzate de producția acestuia***. Există și rămân disponibile diferite tehnologii pentru atingerea obiectivului general al parcului de vehicule cu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care includ, de asemenea, vehicule electrice hibride reîncărcabile și performante ***și cu e-combustibili produși din surse regenerabile******și vehicule pe bază de biocombustibili avansați și de biogaz,*** pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Vehiculele cu emisii scăzute și combustibilii precum biocombustibilii avansați trebuie avuți în vedere într-un context regional în care vehiculele electrice cu emisii zero sunt dificil de implementat. A se vedea amendamentul de mai jos. |

**Amendamentul 2**

Propunere de considerent nou după considerentul (9)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
|  | ***(9a) Caracteristicile specifice ale regiunilor (precum poziția geografică, condițiile climatice) pot face dificilă electrificarea completă a autoturismelor și a vehiculelor ușoare de transport rutier. În astfel de regiuni, e-combustibilii din resurse regenerabile, biocombustibilii și vehiculele hibride, deși nu respectă definiția referitoare la un nivel de emisii de gaze de eșapament egal cu zero, ar putea avea o performanță generală mai avantajoasă și mai flexibilă din punctul de vedere al emisiilor de CO2 decât vehiculele cu zero emisii de gaze de eșapament și, prin urmare, nu ar trebui excluși de pe piața unică începând cu 2035. Prin urmare, Comisia Europeană ar trebui să caute o posibilitate de a lua în considerare vehiculele pe bază de e combustibili din resurse regenerabile, biocombustibili și pe cele hibride atunci când se definesc obiectivele privind întregul parc de vehicule pe care producătorii de vehicule trebuie să le îndeplinească, acționând în timp util, înainte ca aceste obiective să devină operaționale. Pentru tipurile de regiuni menționate mai sus ar trebui puse în aplicare recomandări specifice cu privire la modul în care se poate atinge obiectivul unei mobilități neutre din punct de vedere climatic. În plus, acestor regiuni ar trebui să li se acorde sprijin specific din partea diferitelor fonduri ale UE.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Regiunile în care condițiile geografice sau climatice fac dificilă electrificarea completă a vehiculelor de transport rutier ar trebui să fie sprijinite. |

**Amendamentul 3**

Considerentul (11)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO2 ar trebui însoțite de ***o strategie europeană*** care să abordeze provocările generate de extinderea producției de vehicule cu emisii zero și de tehnologii aferente, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților. ***După caz, ar trebui să se ia în considerare acordarea de*** sprijin financiar la nivelul UE ***și al statelor membre pentru a atrage investiții private, inclusiv*** prin intermediul ***Fondului*** social european Plus***, al Fondului*** pentru o tranziție justă***, al Fondului*** pentru inovare***, al Mecanismului*** de redresare și reziliență și ***al altor*** instrumente ale cadrului financiar multianual și ale instrumentului NextGenerationEU, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat. Normele revizuite privind ajutoarele de stat în domeniul mediului și al energiei vor permite statelor membre să sprijine întreprinderile să își decarbonizeze procesele de producție și să adopte tehnologii mai verzi în contextul noii strategii industriale. | (11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO2 ar trebui însoțite de un ***mecanism european pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule*** care să abordeze provocările generate de extinderea producției de vehicule cu emisii zero***, de tranziția ecologică a sectorului autovehiculelor, de industria de componente pentru autovehicule*** și de tehnologii aferente, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților. ***Acest mecanism european pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule trebuie să asigure*** sprijin financiar la nivelul UE***, cu fonduri suplimentare pentru viitor și, în prezent,*** prin intermediul ***unei utilizări coordonate a fondurilor precum Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, Fondul*** social european Plus, ***Fondul*** pentru o tranziție justă, ***Fondul*** pentru inovare, ***Mecanismul*** de redresare și reziliență și ***alte*** instrumente ale cadrului financiar multianual și ale instrumentului NextGenerationEU ***sau schema pentru o tranziție justă din cadrul InvestEU,*** în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat***, care să fie completat prin programe în statele membre***. Normele revizuite privind ajutoarele de stat în domeniul mediului și al energiei vor permite statelor membre să sprijine întreprinderile să își decarbonizeze procesele de producție și să adopte tehnologii mai verzi în contextul noii strategii industriale. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| O propunere legislativă cu consecințe atât de profunde pentru lucrători, industrie și regiuni trebuie să prevadă un „mecanism pentru o tranziție justă” concret pentru industria europeană a autovehiculelor și a componentelor pentru autovehicule precum și pentru regiunile în care sunt localizate aceste sectoare. Impactul va fi resimțit mai ales la nivel regional, unde recalificarea trebuie să se desfășoare în colaborare cu industria. Un astfel de mecanism trebuie să fie favorabil incluziunii pentru întregul sector al autovehiculelor și trebuie să se bazeze pe date care cartografiază în mod clar impactul regional al legislației.  Prezentul amendament este legat de amendamentele 4 și 6. |

**Amendamentul 4**

Considerentul (24)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (24) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/631, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare sunt considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631. | (24) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/631, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare sunt considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631. ***Cu toate acestea, un „mecanism pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule” trebuie să asigure fonduri specifice pentru regiuni din cadrul fondurilor existente [menționate la considerentul (11)], pe baza unui exercițiu foarte amănunțit de cartografiere a impactului teritorial al prezentei legislații. În mod prioritar, evaluarea la jumătatea perioadei a cadrului financiar multianual va analiza gruparea fondurilor disponibile din sursele menționate anterior în „mecanismul pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule”.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Un „mecanism pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule” este necesar pentru a sprijini industria de aprovizionare a autovehiculelor ce reprezintă un important sector economic în multe regiuni europene. Deși nucleul industriei autovehiculelor (OEM) ar putea fi pregătit pentru schimbările viitoare, întreaga industrie a lanțurilor de aprovizionare, constând mai ales în IMM-uri, ar putea să nu dispună de capacitățile strategice și financiare interne pentru a‑și adapta competențele și producția la schimbările de la nivelul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor. Ar putea să fie nevoie de fonduri suplimentare pentru FTJ, comparativ cu suma convenită în prezent de 17,5 miliarde EUR, pentru ca FTJ să abordeze într-o măsură suficientă schimbările profunde pe care le va aduce pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”.  Prezentul amendament este legat de amendamentele 3 și 6. |

**Amendamentul 5**

Articolul 1 alineatul (9)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (9) se introduce următorul articol 14a:  „Articolul 14a  Raportul intermediar  Până la 31 decembrie ***2025*** și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero. Raportul monitorizează și evaluează în special necesitatea unor posibile măsuri suplimentare menite să faciliteze tranziția, inclusiv prin mijloace financiare.  În cadrul raportării, Comisia ia în considerare toți factorii care contribuie la un progres eficient din punctul de vedere al costurilor în direcția neutralității climatice până în 2050. Aceasta include introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, progresele înregistrate în ceea ce privește realizarea obiectivelor privind instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei, impactul asupra consumatorilor, progresele înregistrate în cadrul dialogului social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și justă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero.”; | (9) se introduce următorul articol 14a:  „Articolul 14a  Raportul intermediar  Până la 31 decembrie ***2023*** și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero. Raportul monitorizează și evaluează în special necesitatea unor posibile măsuri suplimentare menite să faciliteze tranziția, inclusiv prin mijloace financiare. ***Această evaluare se bazează pe o evaluare a impactului teritorial care identifică la nivelul NUTS 2 provocările pentru fiecare regiune și modul de atenuare a riscurilor asociate cu aceste provocări.***  În cadrul raportării, Comisia ia în considerare toți factorii care contribuie la un progres eficient din punctul de vedere al costurilor în direcția neutralității climatice până în 2050. Aceasta include introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, progresele înregistrate în ceea ce privește realizarea obiectivelor privind instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei, ***progresul și impactul la nivel regional (NUTS II),*** impactul asupra consumatorilor***, inclusiv asupra consumatorilor care fac parte din grupurile vulnerabile,*** progresele înregistrate în cadrul dialogului social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și justă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero.”; |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Impactul legislației va fi resimțit mai ales la nivel regional, iar Comisia trebuie să abordeze provocările și riscurile asociate acestei tranziții prin intermediul unei cartografieri detaliate a impactului teritorial. |

**Amendamentul 6**

Articolul 1 alineatul (10) litera (b)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (10) Articolul 15 se modifică după cum urmează:  (b) alineatele (2)-(***5***) se elimină; | (10) Articolul 15 se modifică după cum urmează:  (b) alineatele (2)-(***4***) se elimină;  ***(c) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:***  ***5. Pentru a garanta faptul că nimeni nu este lăsat în urmă și pentru a face ca tranziția să fie echitabilă din punct de vedere social, Comisia propune un „mecanism pentru o tranziție justă” pentru sectorul autovehiculelor, inclusiv un dialog pe mai multe niveluri cu autoritățile locale și regionale în cauză, ținând seama de impactul teritorial al prezentului regulament în ceea ce privește transformarea producției de autovehicule și a industriei de componente pentru autovehicule și de impactul asupra structurilor economice și a forței de muncă din domeniul autovehiculelor de la nivel regional.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Deși regulamentul în vigoare prevede posibila introducere a unui program de ajutor financiar pentru tranziția justă, acest aspect ar trebui eliminat odată cu propunerea legislativă. Idea inițială de a finanța tranziția justă prin intermediul unor venituri obținute din primele pentru emisiile suplimentare ar putea să nu fie suficientă pentru a asigura o tranziție justă a tuturor regiunilor producătoare de autovehicule și ar putea să nu garanteze disponibilitatea bugetară constantă a resurselor financiare.  De asemenea, doar FTJ, cu suma convenită în prezent de 17,5 miliarde EUR ar putea să nu fie suficient pentru a aborda provocările legate de pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Prin urmare, se propune crearea unui mecanism de coordonare pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule, valorificând potențialul fondurilor existente.  Prezentul amendament este legat de amendamentele 3 și 4. |

**Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului   
privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi   
și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului**

**COM(2021) 559 final**

**Amendamentul 7**

Considerentul (9)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (…) Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune. | (…) Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală a punctelor de reîncărcare cu energie electrică de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune. ***În cazul în care o investiție în infrastructura accesibilă publicului se dovedește a fi dificilă în virtutea unor factori regionali precum poziția geografică sau densitatea populației, ar trebui oferită posibilitatea acordării unui sprijin financiar din partea UE.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Pentru a respecta caracterul transregional al rețelei TEN-T, precum și pentru a nu împiedica coeziunea europeană, abordarea bazată pe distanță ar trebui menținută cu un sprijin financiar necesar din partea oricăruia dintre fondurile UE disponibile, fie pentru punctele de reîncărcare private, fie pentru cele publice. |

**Amendamentul 8**

Considerentul (10)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza numărului total de vehicule electrice înmatriculate în statul membru respectiv, urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât la un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre. | Obiectivele bazate pe parcul de vehicule naționale ar trebui stabilite pe baza numărului total de vehicule electrice înmatriculate în statul membru respectiv***, plus o marjă ce urmează a fi stabilită, de aproximativ 10 până la 20 %,*** urmând o metodologie comună care să țină seama de evoluțiile tehnologice, cum ar fi creșterea autonomiei vehiculelor electrice sau pătrunderea tot mai mare pe piață a punctelor de încărcare rapidă care pot reîncărca un număr mai mare de vehicule per punct de reîncărcare decât la un punct de reîncărcare normal. Metodologia trebuie, de asemenea, să ia în considerare diferitele modele de reîncărcare ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și ale vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. O metodologie care să stabilească obiective pentru parcul de vehicule național în funcție de puterea maximă totală a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar trebui să permită flexibilitatea pentru punerea în aplicare a diferitelor tehnologii de reîncărcare în statele membre. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Numărul total de vehicule electrice înmatriculate într-un stat membru nu este un criteriu suficient, deoarece el nu ține seama, de exemplu, de vehiculele din alte țări, în special în perioadele de vacanță, dar și în alte contexte, cum ar fi evenimente majore, târguri etc. |

**Amendamentul 9**

Considerentul (34)

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

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Motivele sunt evidente. |

**Amendamentul 10**

Considerentul (37)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (…) Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. Cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare. | (…) Cadrele naționale de politică existente ar trebui revizuite pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută de către statele membre o nevoie mult mai mare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, astfel cum prevăd obiectivele obligatorii. ***Revizuirea ar trebui să se bazeze pe o analiză teritorială, care să identifice diferitele nevoi ale diferitelor entități subnaționale și ar trebui să țină seama de expertiza locală și regională și de strategiile în materie de instalare a infrastructurii de realimentare care au fost deja elaborate de autoritățile locale și regionale.*** Cadrele revizuite ar trebui să vizeze în egală măsură toate modurile de transport, inclusiv pe cele pentru care nu există obiective obligatorii de instalare. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Definirea unor cadre naționale de politică pentru introducerea combustibililor alternativi trebuie să se bazeze pe o adevărată abordare de tip „guvernanță pe mai multe niveluri”, pentru a ține seama pe deplin de interesele autorităților regionale și locale și de strategiile lor în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi, care există deja în diverse „planuri de mobilitate urbană durabilă” (PMUD) sau în alte strategii regionale în materie de mobilitate. |

**Amendamentul 11**

Considerentul (39)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| Dezvoltarea și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică ale statelor membre ar trebui să fie facilitate de Comisie prin intermediul schimbului de informații și bune practici între statele membre. | Dezvoltarea și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică ale statelor membre ar trebui să fie facilitate de Comisie prin intermediul schimbului de informații și bune practici între statele membre ***și autoritățile regionale și locale***. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| În propunerea privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi trebuie integrat un cadru de guvernanță pe mai multe niveluri. Un astfel de cadru ar putea coordona instalarea în statele membre și ar putea aborda eventualele lacune. |

**Amendamentul 12**

Considerentul (42)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (…) Statele membre ar trebui să instituie și să mențină instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare și pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu emisii zero la nivel local. | (…) Statele membre ar trebui să instituie și să mențină instrumente adecvate pentru a promova instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare și pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru autobuzele nepoluante și cu emisii zero la nivel local***,*** ***și pentru încărcarea rapidă, precum și pentru posibilitățile de încărcare peste noapte ce sunt disponibile tuturor operatorilor de transport public***. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Operatorii de transport public au nevoie de posibilități de realimentare pentru parcul lor, pentru încărcarea peste noapte și, de asemenea, pentru încărcarea rapidă pentru transportul pe distanțe lungi. Acestea ar trebui să fie accesibile publicului. Sunt necesare pârghii și stimulente politice pentru a oferi o astfel de infrastructură accesibilă publicului. |

**Amendamentul 13**

Propunere de considerent nou după considerentul (45)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
|  | ***(45a) Instrucțiunile de utilizare a punctelor de reîncărcare ar trebui să fie cât mai uniforme posibil pentru consumatori, procesele ar trebui standardizate, iar utilizarea punctelor de reîncărcare ar trebui să fie intuitivă și facilitată de pictograme; instrucțiunile ar trebui să fie disponibile în mai multe limbi. Trebuie asigurată compatibilitatea cu sistemele de operare ale dispozitivelor electronice comune (de exemplu, telefoane inteligente și tablete).*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Pentru a permite consumatorilor să utilizeze punctele de reîncărcare cu cât mai mare ușurință și rapiditate posibil, procesul ar trebui să fie simplu și, după caz, standardizat, ținând cont, de exemplu, de acei utilizatori care nu cunosc limba locală. |

**Amendamentul 14**

Considerentul (47)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| Este esențial ca toți actorii din ecosistemul electromobilității să poată interacționa cu ușurință prin mijloace digitale pentru a oferi utilizatorului final cea mai bună calitate a serviciilor. Acest lucru necesită identificatori unici ai actorilor relevanți din lanțul valoric. În acest scop, statele membre ar trebui să desemneze o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”) pentru emiterea și gestionarea codurilor unice de identificare („ID”) pentru a identifica, cel puțin, operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate. IDRO ar trebui să colecteze informații privind codurile de identificare pentru electromobilitate care sunt deja utilizate în statul membru respectiv, să emită noi coduri de electromobilitate, acolo unde este necesar, pentru operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în conformitate cu o logică comună convenită la nivelul Uniunii în care sunt formatate codurile de identificare pentru electromobilitate, să permită schimbul și verificarea unicității acestor coduri de electromobilitate prin intermediul unui posibil viitor registru comun de înregistrare a identificării („IDRR”). Comisia ar trebui să emită orientări tehnice privind înființarea unei astfel de organizații, pe baza acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”). | Este esențial ca toți actorii din ecosistemul electromobilității să poată interacționa cu ușurință prin mijloace digitale pentru a oferi utilizatorului final cea mai bună calitate a serviciilor. Acest lucru necesită identificatori unici ai actorilor relevanți din lanțul valoric. ***Gama de actori ar trebui să fie cât mai largă posibil, inclusiv, în special, producătorii și distribuitorii de energie.*** În acest scop, statele membre ar trebui să desemneze o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”) pentru emiterea și gestionarea codurilor unice de identificare („ID”) pentru a identifica, cel puțin, operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate. IDRO ar trebui să colecteze informații privind codurile de identificare pentru electromobilitate care sunt deja utilizate în statul membru respectiv, să emită noi coduri de electromobilitate, acolo unde este necesar, pentru operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în conformitate cu o logică comună convenită la nivelul Uniunii în care sunt formatate codurile de identificare pentru electromobilitate, să permită schimbul și verificarea unicității acestor coduri de electromobilitate prin intermediul unui posibil viitor registru comun de înregistrare a identificării („IDRR”). Comisia ar trebui să emită orientări tehnice privind înființarea unei astfel de organizații, pe baza acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” („IDACS”). ***Obiectivul principal ar trebui să fie cooperarea transsectorială, pentru a maximiza sinergiile.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Ar trebui să se asigure că toți actorii relevanți cooperează și își asumă contribuțiile lor respective la întregul serviciu furnizat clienților și la exploatarea punctelor de reîncărcare. |

**Amendamentul 15**

Considerentul (54)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (…) ***Prin urmare***, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026, în special în ceea ce privește stabilirea obiectivelor pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele grele, precum și a obiectivelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru navele și aeronavele cu emisii zero din sectoarele transportului naval și aviației. | (...) ***Comisia ar trebui să evalueze impactul prezentului regulament în termen de cel mult doi ani de la intrarea sa în vigoare, pe baza obiectivelor stabilite, ținând seama de întregul ciclu de viață al emisiilor vehiculelor pentru fiecare tehnologie și de impactul asupra emisiilor de CO2 provenite din transportul rutier, precum și de impactul fiecărei tehnologii asupra consumatorului (costul total aferent proprietății). De asemenea***, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament până la sfârșitul anului 2026, în special în ceea ce privește stabilirea obiectivelor pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică pentru vehiculele grele, precum și a obiectivelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru navele și aeronavele cu emisii zero din sectoarele transportului naval și aviației. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Evaluarea regulamentului ar trebui să se bazeze pe criterii specifice și, prin urmare, ar trebui să se facă trimitere la obiectivele specifice stabilite. |

**Amendamentul 16**

Articolul (1) alineatul (3)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| Prezentul regulament instituie un mecanism de raportare pentru a stimula cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul cuprinde un proces structurat, transparent ***și*** iterativ între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politică și al punerii în aplicare ulterioare ***a acestora***, precum și al acțiunilor corespunzătoare ale Comisiei. | Prezentul regulament instituie un mecanism de raportare pentru a stimula cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul cuprinde un proces ***de guvernanță*** structurat, transparent, iterativ ***și pe mai multe niveluri*** între Comisie și statele membre în scopul finalizării cadrelor naționale de politică***, ținând seama de strategiile de la nivel local și regional în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi, deja elaborate de către autoritățile locale și regionale***, și al punerii ***lor*** în aplicare ulterioare, precum și al acțiunilor corespunzătoare ale Comisiei. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Definirea unor cadre naționale de politică pentru introducerea combustibililor alternativi trebuie să se bazeze pe o adevărată abordare de tip „guvernanță pe mai multe niveluri”, pentru a ține seama pe deplin de interesele autorităților regionale și locale și de strategiile lor în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi care există deja în diverse „planuri de mobilitate urbană durabilă” (PMUD) sau în alte strategii regionale în materie de mobilitate. |

**Amendamentul 17**

Articolul 3

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (1) Statele membre se asigură că:  – sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului în mod proporțional cu adoptarea folosirii vehiculelor electrice ușoare;  – pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare care asigură o putere de ieșire suficientă pentru vehiculele respective.  În acest scop, statele membre se asigură că, la sfârșitul fiecărui an, începând cu anul menționat la articolul 24, sunt îndeplinite cumulativ următoarele obiective privind puterea de ieșire:  (a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și  (b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.  (2) […]  (3) Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T. | (1) Statele membre se asigură că:  – sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule ușoare accesibile publicului în mod proporțional cu adoptarea folosirii vehiculelor electrice ușoare;  – pe teritoriul lor***, într-un mod echilibrat din punct de vedere teritorial,*** sunt instalate stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare care asigură o putere de ieșire suficientă pentru vehiculele respective.  În acest scop, statele membre se asigură că, la sfârșitul fiecărui an, începând cu anul menționat la articolul 24, sunt îndeplinite cumulativ următoarele obiective privind puterea de ieșire:  (a) pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului și  (b) pentru fiecare vehicul ușor electric hibrid reîncărcabil înmatriculat pe teritoriul lor, se asigură o putere de ieșire totală de cel puțin 0,66 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.  (2) […]  (3) ***În plus, statele membre trebuie să țină seama de obiectivele articolului 174 din TFUE atunci când construiesc și promovează infrastructura de încărcare în sensul alineatului (2), asigurând disponibilitatea în zonele mai puțin populate.***  ***(4)*** Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere ale rețelei centrale TEN-T și ale rețelei globale TEN-T. |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Pentru a promova sisteme de propulsie alternative, infrastructura de încărcare necesară trebuie să fie disponibilă și în afara rețelelor TEN-T în zonele în care numărul de utilizatori este mai mic din cauza densității mai scăzute a populației și în care instalarea privată este mai puțin profitabilă. |

**Amendamentul 18**

Articolul (3) alineatul (2)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare pe rețeaua rutieră de pe teritoriul lor. În acest scop, statele membre se asigură că:  (a) de-a lungul rețelei centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:  (i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin ***300*** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***150*** kW;  (ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin ***600*** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***150*** kW.  (b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:  (i) până la ***marți,*** 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin ***300*** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***150*** kW;  (ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin ***600*** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***150*** kW. | Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare pe rețeaua rutieră de pe teritoriul lor. În acest scop, statele membre se asigură că:  (a) de-a lungul rețelei centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:  (i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin ***500*** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***250*** kW;  (ii) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin ***900*** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***250*** kW.  (b) de-a lungul rețelei globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:  (i) până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze putere de ieșire de cel puțin ***500*** kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***250*** kW;  (ii) până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizeze o putere de ieșire de cel puțin ***900*** kW și să includă cel puțin două stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***250*** kW.  ***(c) în cazuri justificate în mod corespunzător, în care caracteristicile specifice ale anumitor regiuni (cum ar fi poziția geografică, condițiile dificile de relief sau densitatea populației) și în care o cerință bazată pe distanță este dificil de justificat din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu la nivel socioeconomic, pot fi instalate puteri de ieșire mai mici; cu toate acestea, fiecare grup de reîncărcare trebuie să ofere o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și să includă cel puțin o stație de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW. Statele membre trebuie să raporteze aceste scutiri Comisiei Europene.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Un recent [studiu al Parlamentului European](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU(2021)690901) a concluzionat că puterea de încărcare propusă pentru punctele de încărcare de pe TEN-T și din nodurile urbane este prea scăzută. Acest lucru ar putea împiedica adoptarea vehiculelor electrice.  În ceea ce privește scutirile, o abordare bazată exclusiv pe distanță a localizării infrastructurii de încărcare nu este coerentă cu necesitățile de la nivel local și regional în materie de infrastructură de realimentare. Stabilirea acelorași obiective bazate pe distanță și a acelorași obiective privind volumul de încărcare pentru întreaga Uniune nu ține seama de diferențele regionale (densitatea populației, poziția geografică). |

**Amendamentul 19**

Articolul (4) alineatul (1)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (…)  (d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin ***600*** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***150*** kW;  (e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin ***1 200*** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***150*** kW. | (…)  (d) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin ***900*** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***300*** kW;  (e) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare destinate vehiculelor grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin ***2 000*** kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin ***300*** kW.  ***(f) în cazuri justificate în mod corespunzător, în care caracteristicile specifice ale anumitor regiuni (cum ar fi localizarea geografică, condițiile dificile de relief sau densitatea populației) și în care o cerință bazată pe distanță este dificil de justificat din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu la nivel socioeconomic, pot fi instalate puteri de ieșire mai mici, însă cu o putere cumulată de cel puțin 600 kW pentru vehiculele grele și de cel puțin 150 kW pentru puterea de ieșire individuală. Statele membre trebuie să raporteze aceste scutiri Comisiei Europene.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Aceleași motive ca la amendamentul 18. |

**Amendamentul 20**

Articolul 6 alineatul (1)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| (1) Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie ***2030***.  În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie ***2030***, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de ***2*** t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de 150 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T și al rețelei globale TEN-T. (...) | (1) Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie ***2027***.  În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie ***2027***, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cu o capacitate minimă de 4 t/zi și echipate cu un generator de 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de 150 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN‑T și al rețelei globale TEN-T. (...) |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| În multe state membre și regiuni există deja proiecte pe bază de hidrogen destinate camioanelor. Acestea au nevoie cât mai din timp de certitudine în ceea ce privește planificarea. Prin urmare, ar trebui să se prevadă un orizont de timp mai scurt și o performanță mai ridicată. |

**Amendamentul 21**

Articolul 13 alineatul (3)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare***, după caz,*** interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și cele ale părților interesate în cauză. | Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare interesele autorităților regionale și locale, în special atunci când este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și cele ale părților interesate în cauză. ***Cadrele naționale de politică includ un mecanism de consultare a nivelului subnațional pentru a integra un circuit permanent de feedback al nivelului local în respectivele strategii ale statelor membre în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să fie disponibilă în toate regiunile. Prin urmare, ar trebui incluse obiective de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi la nivel regional (NUTS 2), pentru a se asigura coeziunea la nivelul Uniunii.*** |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Deși considerentele (16) și (38) indică nevoia de a include o abordare pe mai multe niveluri în cadrele naționale de politică, acest aspect nu este definit în continuare la articolul corespunzător, ceea ce ar însemna pierderea oportunității de a integra un mecanism de consultare pentru autoritățile locale și regionale în cadrele naționale de politică, care ar permite includerea unui feedback valoros de la nivel regional în respectivele strategii ale statelor membre în materie de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi și ar asigura o coerență generală a acesteia. |

**Amendamentul 22**

Articolul 13 alineatul (4)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Textul propus de Comisia Europeană*** | ***Amendamentul CoR*** |
| ***Acolo unde este necesar, statele*** membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament. (…) | ***Statele*** membre cooperează, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament ***cu nivelul subnațional*** ***și a garanta că aceste măsuri respectă principiul subsidiarității și guvernanța pe mai multe niveluri***. (…) |

|  |
| --- |
| ***Expunere de motive*** |
| Aceleași motive ca la amendamentul 21. |

1. **RECOMANDĂRI POLITICE**

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR

Tranziția justă

# subliniază că trebuie întreprinse cercetări și cartografieri ale consecințelor și tendințelor în materie de ocupare a forței de muncă ale tranziției către o industrie a autovehiculelor neutră din punct de vedere climatic. Astfel, Comisia ar trebui să evalueze impactul teritorial al regulamentului supus examinării asupra industriei autovehiculelor, a forței de muncă și a regiunilor producătoare de automobile;

# subliniază că transformarea industriei europene a autovehiculelor în direcția unor vehicule cu emisii zero este cea mai amplă schimbare structurală din acest sector până în prezent, cu numeroase efecte asupra lucrătorilor, furnizorilor și producătorilor de autovehicule din Europa. Având în vedere această transformare majoră a unuia dintre principalele sectoare europene, CoR solicită Comisiei Europene să inițieze un dialog strategic global și pe termen lung privind transformarea sectorului autovehiculelor în UE cu toate părțile interesate relevante (OEM, furnizori, sindicate, mediul academic, asociații de mediu, ONG-uri, societatea civilă, regiuni și orașe etc.), pentru a acompania, analiza și sprijini politic schimbările structurale din acest sector. Sprijină formele de cooperare existente la nivelul UE, care implică autoritățile regionale și locale, cum ar fi Alianța pentru competențe în domeniul autovehiculelor, axată pe recalificarea și perfecționarea lucrătorilor din sectorul autovehiculelor, dezvoltarea informațiilor și promovarea dialogului între toți partenerii relevanți și părțile interesate din sector.

# sprijină elaborarea unor planuri specifice privind perfecționarea și recalificarea, precum și formarea și realocarea lucrătorilor din sectorul autovehiculelor, în special a celor din regiunile cele mai afectate de tranziție;

# sprijină punerea la dispoziție a unor resurse publice pentru un program de tranziție justă pentru ecosistemul autovehiculelor. Modelul său ar trebui să fie actuala Platformă pentru o tranziție justă. Finanțarea planurilor regionale prin intermediul mecanismului pentru o tranziție justă vizează milioane de lucrători din domeniile industriale cu un consum ridicat de cărbune, cum ar fi exploatările miniere ale cărbunelui, incluzând un fond pentru o tranziție justă specific;

# îndeamnă Comisia să instituie un „mecanism european pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule”, care ar trebui să se bazeze pe fondurile europene și să se asigure că abordează provocările din regiunile cele mai afectate de transformare și că ajunge la toate IMM-urile din lanțul de aprovizionare în vederea adaptării la schimbările de la nivelul lanțului de aprovizionare al sectorului autovehiculelor;

# acest mecanism pentru o tranziție justă ar trebui să se bazeze pe următoarele principii:

# resurse adecvate;

# sprijin în materie de politic și schimb de bune practici;

# planificarea tranziției și dialog social.

# Fondurile alocate în cadrul mecanismului trebuie să vizeze în mod direct forța de muncă afectată și să fie distribuite în mod transparent prin intermediul regiunilor și orașelor, în strânsă cooperare cu autoritățile publice competente în materie de formare și de învățare pe tot parcursul vieții. Ele nu ar trebui să fie o măsură de salvgardare a întreprinderilor din industria autovehiculelor, ci o investiție publică în recalificarea, diversificarea și educarea forței de muncă;

# salută inițiativa privind o „Alianță a regiunilor pentru o tranziție justă și echitabilă a industriei europene a autovehiculelor și a componentelor pentru autovehicule”. Aceste regiuni, cu un sector puternic al autovehiculelor, doresc să joace un rol activ în asigurarea faptului că nicio regiune nu este lăsată în urmă și că noul sistem de mobilitate durabil și bazat pe combustibili alternativi este abordabil ca preț și accesibil tuturor cetățenilor din toate regiunile. CoR sprijină pe deplin solicitarea Alianței privind un mecanism de tranziție justă pentru regiunile care depind de industria autovehiculelor, pentru a gestiona schimbările din acest sector.

# subliniază că ar trebui puse la dispoziție, pentru nivelul local și cel regional, fonduri pentru investițiile în învățământul profesional și în domeniul înaltei tehnologii necesare pentru noile competențe în materie de electromobilitate;

# sprijină menținerea în același teritoriu a noilor operațiuni privind alte tipuri de mobilitate ale fiecărei întreprinderi din industria autovehiculelor, acordându-se prioritate fabricilor existente.

Infrastructura pentru combustibili alternativi

# consideră că instalarea infrastructurii de încărcare și realimentare pentru grupurile motopropulsoare alternative, împreună cu noile standarde privind emisiile de CO2 și, în special, cu viteza de creștere a electromobilității, reprezintă o condiție esențială pentru realizarea obiectivelor climatice la nivel european, național și regional. Obligațiile prevăzute de UE până în momentul de față referitoare la cerințele privind infrastructura de reîncărcare și de realimentare nu sunt suficiente în acest scop.

# salută faptul că, prin transformarea Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFID) într-un regulament (AFIR), Comisia propune pentru prima dată cerințe minime obligatorii la nivelul UE, uniforme și, mai ales, cerințe minime intermodale pentru această infrastructură în statele membre;

# sprijină decarbonizarea completă a sectorului transportului rutier până în 2050;

# subliniază că, în principiu, trebuie să existe deschidere față de producători în ceea ce privește diferitele tipuri de propulsie și soluțiile tehnice pentru a atinge obiectivul ca, începând cu 2035, în UE să fie înmatriculate doar vehicule cu emisii zero.

# în virtutea principiului neutralității tehnologice, Comisia trebuie să asigure competitivitatea tehnologică, precum și alternative pentru zonele rurale și îndepărtate, precum biocombustibilii alternativi (a se vedea criteriile de durabilitate pentru biocombustibili din anexa IX la Directiva privind energia din surse regenerabile);

# solicită o evaluare a intensității emisiilor biocombustibililor[[1]](#footnote-1); această evaluare trebuie să țină seama de întregul ciclu de viață al biocombustibilului și de impactul său asupra schimbării destinației terenului, inclusiv a factorilor indirecți ai acestei schimbări, asupra biodiversității și asupra securității alimentare.

# o atenție deosebită trebuie acordată:

# punctelor de încărcare accesibile publicului din zonele urbane în care un număr tot mai mare de vehicule electrice nu vor avea acces la parcări private

# punctelor de încărcare accesibile publicului din zonele îndepărtate și rurale;

# solicită adoptarea de măsuri pentru a promova dezvoltarea utilizării tehnologiei hidrogenului în transporturi, aceasta aflându-se într-o etapă dinamică, și crearea condițiilor necesare pentru o rețea suficient de extinsă a punctelor de realimentare cu hidrogen, de îndată ce vor fi disponibile soluțiile tehnice necesare și se vor cunoaște dimensiunile cererii. Anii 2027 și 2035 reprezintă jaloane naturale pentru o foaie de parcurs cu măsurile corespunzătoare, inclusiv pregătirea actelor și a deciziilor juridice necesare. În cazul în care caracteristicile specifice ale regiunii (de exemplu, localizarea geografică sau densitatea populației) fac dificilă justificarea cerințelor stabilite în lumina beneficiilor economice globale, ar trebui să fie posibilă acordarea de derogări în cazuri justificate în mod corespunzător.

# subliniază nevoia unei infrastructuri specifice pentru vehiculele grele de marfă, în special transportul public.

# facilitarea accesului la stații de încărcare inteligente și rapide, precum și la informații privind disponibilitatea stațiilor de încărcare, soluțiile de plată, tarifele de încărcare (transparența prețurilor) etc. este esențială.

# solicită să se acorde prioritate măsurilor care prevăd un transfer al transportului de mărfuri către transportul feroviar în vederea echilibrării investițiilor în sisteme alternative de propulsie rutieră.

Aspecte generale

# salută intenția de a aborda standardele privind emisiile provenite de la vehicule pentru a atinge obiectivul neutralității emisiilor de dioxid de carbon. În cifre absolute, autoturismele și camionetele generează cea mai mare parte a emisiilor de CO2 din sectorul transporturilor, iar media emisiilor provenite de la autoturismele cu motoare cu ardere internă este în creștere.

# subliniază problema pieței de autoturisme de ocazie cu autoturisme poluante din statele membre din Europa Centrală și de Est, care transferă problemele legate de poluarea toxică și de „relocarea emisiilor de dioxid de carbon” către regiunile mai puțin dezvoltate. Acest fapt subminează coeziunea UE și contravine valorii fundamentale conform căreia toți cetățenii UE au dreptul egal la aer curat. Prin urmare, Comisia ar trebui să asigure limitarea fluxului de autovehicule vechi și poluante într-un mod care să asigure protecția mediului și a sănătății publice și alinierea la piața unică

# propune elaborarea unui nou standard Euro7/VII, care să fie adaptat la posibilitățile tehnice existente de reducere a poluării. În principiu, cerințele standardului Euro 7/VII nu ar trebui să submineze costurile de inovare ridicate necesare ale sectorului în motoare noi pentru atingerea obiectivelor climatice.

# dat fiind impactul potențial al regulamentului supus examinării asupra autorităților locale și regionale, CoR subliniază importanța de a fi informat de colegiuitori, în acord cu principiul cooperării loiale, cu privire la toate modificările aduse propunerii inițiale în fiecare etapă a procedurii legislative, inclusiv cu privire la negocierile din cadrul trilogurilor, astfel încât CoR să-și poată îndeplini prerogativele prevăzute în tratat (articolul 91 din TFUE).

# consideră că ambele proiecte de regulamente respectă cerințele principiilor proporționalității și subsidiarității. Valoarea adăugată a acțiunii UE în acest domeniu și caracterul adecvat al temeiurilor juridice alese de Comisie sunt evidente și coerente. Regretă totuși că, spre deosebire de alte propuneri prezentate în cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, propunerea de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi [COM(2021) 559] nu a fost însoțită de o grilă de evaluare a subsidiarității și ia act de faptul că două parlamente naționale au emis un aviz motivat privind nerespectarea principiului subsidiarității până la termenul stabilit, 8 noiembrie 2021.

Bruxelles, 26 ianuarie 2022

|  |  |
| --- | --- |
| Președintele Comitetului European al Regiunilor         Apostolos Tzitzikostas |  |
|  | Secretarul general al Comitetului European al Regiunilor     Petr Blížkovský |

1. **PROCEDURĂ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Titlu** | Către un transport rutier cu emisii zero: instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 |
| **Referințe** | COM(2021) 556 final  COM(2021) 559 final  COM(2021) 560 final |
| **Temei juridic** | articolul 307 din TFUE |
| **Baza procedurală** | articolul 41 litera (a) din Regulamentul de procedură al CoR |
| **Data sesizării de către Consiliu/Parlamentul European/**  **Data scrisorii Comisiei** | COM(2021) 556 final: 20 septembrie 2021 / 21 septembrie 2021 / 14 iulie 2021  COM(2021) 559 final: 30 iulie 2021 / 21 septembrie 2021 / 15 iulie 2021 |
| **Data deciziei președintelui/Biroului** | 11 octombrie 2021 |
| **Comisia competentă** | Comisia pentru politica de coeziune teritorială și bugetul UE |
| **Raportor** | Adrian Teban (RO-PPE)  Primarul orașului Cugir, județul Alba |
| **Notă de analiză** | 28 octombrie 2021 |
| **Examinare în comisie** | 28 octombrie 2021 |
| **Data adoptării în comisie** | 10 decembrie 2021 |
| **Rezultatul votului în comisie**  **(majoritate, unanimitate)** | majoritate |
| **Data adoptării în sesiunea plenară** | 26 ianuarie 2022 |
| **Avize precedente ale Comitetului** | * Avizul CoR 2021/0497 pe tema „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”,  raportor: Robert van Asten (NL-RENEW E.)[[2]](#footnote-2) * Avizul CoR 2017/6151 pe tema „Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute”, raportor: Michiel Scheffer (NL-RENEW E.)[[3]](#footnote-3) * Avizul CoR 2020/2613 pe tema „Provocările din sectorul transportului public din orașe și regiunile metropolitane”, raportor Adam Struzik (PL-PPE)[[4]](#footnote-4) |
| **Data consultării Rețelei de monitorizare a subsidiarității** | Nu se aplică |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. *The land use change impact of biofuels consumed in the EU Quantification of area and greenhouse gas impacts* (Impactul biocombustibililor utilizați în UE asupra schimbării destinației terenurilor – Cuantificarea impactului în termeni de suprafață și de emisii de gaze cu efect de seră) <https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf>. [↑](#footnote-ref-1)
2. [JO C 440, 29.10.2021, p. 11](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52021IR0497). [↑](#footnote-ref-2)
3. [JO C 387, 25.10.2018, p. 70](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52017AR6151). [↑](#footnote-ref-3)
4. [JO C 37, 2.2.2021, p. 51](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52020IR2613). [↑](#footnote-ref-4)