



Bruxelles, 25 iunie 2022  
(OR. fr, en)

10686/22

---

Dosar interinstituțional:  
2021/0197(COD)

---

CLIMA 322  
ENV 669  
TRANS 443  
MI 515  
CODEC 1014

## NOTĂ

---

Sursă:	Președinția
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. Csie:	10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final
Subiect:	Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” 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 CO <sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii - Abordare generală

---

## I. INTRODUCERE

1. La 14 iulie 2021, Comisia a prezentat Parlamentului European și Consiliului, în cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, o propunere de revizuire a Regulamentului privind stabilirea de noi standarde în materie de emisii de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camionete. Propunerea urmărește să contribuie la nivelul global sporit de ambiție al UE, stimulând astfel inovarea și asigurând faptul că industria europeană a autovehiculelor își menține și consolidează competitivitatea la scară mondială. Nivelul sporit de ambiție va sprijini, printre altele, statele membre în îndeplinirea obiectivelor lor naționale obligatorii în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor.

2. În acest scop, Comisia propune creșterea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> la nivelul UE pentru autoturismele și camionetele noi pentru 2030 și stabilirea unui obiectiv de 100 % pentru acestea începând cu 2035.
3. În plus, Comisia propune eliminarea, începând cu 2030, a creditelor suplimentare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV), precum și a derogării pentru producătorii responsabili de un număr mic de înmatriculări.
4. În Parlamentul European, Jan Huitema (Renew, NL) a fost numit raportor pentru propunere, în numele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI). Comisia ENVI și-a adoptat raportul la 11 mai 2022, iar la 8 iunie 2022, în plen, Parlamentul a adoptat o serie de amendamente la propunerea Comisiei.
5. Comitetul Economic și Social și-a dat avizul la 19 ianuarie 2022. Comitetul Regiunilor și-a dat avizul în cadrul sesiunii sale plenare din 26- 27 ianuarie 2022.
6. Consiliul Mediu a susținut o dezbateră de orientare la 20 decembrie 2021.
7. La nivelul grupului de lucru, președinția franceză a continuat să examineze revizuirea regulamentului. În cursul acestei examinări, președinția a prezentat un text de compromis care menține propunerea Comisiei în forma sa actuală, în ceea ce privește obiectivele cuantificate pentru autoturisme, eliminarea creditelor suplimentare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute începând cu 2030 și eliminarea derogării pentru producătorii responsabili de un număr mic de înmatriculări începând din 2030. Cu toate acestea, proiectul de compromis propune îmbogățirea conținutului rapoartelor intermediare bienale, pe baza contribuțiilor delegațiilor.

8. La 13 mai 2022, Comitetul Reprezentanților Permanenți a desfășurat un schimb de opinii pe baza textului de compromis al președinției, pentru a oferi orientări referitoare la continuarea lucrărilor.
9. În vederea pregătirii Consiliului Mediu din 28 iunie 2022, în cadrul reuniunii sale din 24 iunie 2022, Comitetul Reprezentanților Permanenți a examinat un text de compromis al președinției, care modifică ușor conținutul rapoartelor intermediare bienale.

## II. SITUAȚIA ACTUALĂ

10. Pe baza acestor discuții, președinția continuă să considere propunerea Comisiei ca fiind o bază echilibrată pentru obținerea unui compromis în cadrul Consiliului cu privire la obiectivele cuantificate pentru 2030 și 2035 pentru autoturisme și camioane. Prin urmare, președinția menține compromisul propus în forma sa actuală.
11. Textul de compromis figurează în anexa la prezenta notă.

## III. CONCLUZIE

12. Consiliul este invitat să rezolve chestiunile nesoluționate și să adopte o abordare generală pe baza textului care figurează în anexa la prezenta notă.

Abordarea generală va constitui mandatul Consiliului pentru negocierile viitoare cu Parlamentul European în contextul procedurii legislative ordinare.

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 CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare  
ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii<sup>1</sup>**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192  
alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>2</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>3</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

---

<sup>1</sup> Modificările la textul Comisiei sunt redată prin caractere subliniate, iar eliminările prin [...].

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> JO C , , p. .

- (1) Acordul de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), a intrat în vigoare în noiembrie 2016 (denumit în continuare „Acordul de la Paris”). Părțile la acord au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale mult sub 2 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la peste 1,5 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială.
- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019<sup>4</sup>. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID19 asupra sănătății și a bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.
- (3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în UE până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra anumitor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu handicap și membrii unei minorități rasiale sau etnice. Prin urmare, trebuie să se asigure că tranziția este echitabilă și favorabilă incluziunii și nu lasă pe nimeni în urmă.
- (4) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.

---

<sup>4</sup> Comunicarea Comisiei – Pactul verde european, COM(2019) 640 final din 11 decembrie 2019.

- (5) În Regulamentul (UE) [--] al Parlamentului European și al Consiliului<sup>5</sup>, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un angajament intern obligatoriu al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030.
- (6) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier.
- (7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt necesare ca parte a unui cadru coerent și consecvent care este indispensabil pentru realizarea obiectivului general al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră.
- (8) Pentru a obține o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră de cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>6</sup>, atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050. Fără acțiuni ambițioase privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul rutier, ar fi necesare reduceri mai mari ale emisiilor în alte sectoare, inclusiv în sectoarele în care decarbonizarea este mai dificilă.

---

<sup>5</sup> Regulamentul (UE) [.../...] al Parlamentului European și al Consiliului din [...] 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei), [JO L, .../... ].

<sup>6</sup> Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

- (9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii consumatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor poate fi menținută. În contextul global, și lanțul autovehiculelor din UE trebuie să fie un actor principal în tranziția în curs către o mobilitate cu emisii zero. Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> 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.
- (10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> atât pentru autoturismele noi, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.
- (11) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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.

(12) Noua strategie industrială actualizată<sup>7</sup> prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, ar trebui dezvoltat un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcursul ar trebui să acorde o atenție deosebită IMM-urilor din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și să se bazeze, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero ar trebui, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Progresele înregistrate cu privire la acest parcurs de tranziție cuprinzător pentru ecosistemul mobilității ar trebui monitorizate o dată la doi ani, în cadrul unui raport intermediar care urmează să fie prezentat de Comisie, care să analizeze, printre altele, progresele înregistrate în ceea ce privește utilizarea vehiculelor cu emisii zero, evoluția prețurilor acestora, instalarea de combustibili alternativi și instalarea infrastructurii, astfel cum se prevede în Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, potențialul tehnologiilor inovatoare de a ajunge la o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, competitivitatea internațională, investițiile în lanțul valoric al autovehiculelor, perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și reconversia activităților. Raportul intermediar se va baza, de asemenea, pe rapoartele intermediare bienale pe care statele membre le prezintă în temeiul Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Pentru pregătirea raportului intermediar, Comisia ar trebui să consulte partenerii sociali și să ia în calcul rezultatele dialogului social. Inovațiile din lanțul de aprovizionare al autovehiculelor continuă. Dacă sunt dezvoltate în continuare, tehnologiile inovatoare, cum ar fi producția de e-combustibili cu captarea aerului, ar putea oferi perspective pentru o mobilitate neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei la prețuri accesibile. Prin urmare, în cadrul raportului său intermediar, Comisia ar trebui să urmărească progresele înregistrate în ceea ce privește inovarea în acest sector.

(13) Aceste obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

<sup>8</sup> 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).



- (14) Producătorii ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și, prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de reducere a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.
- (15) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/631. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru ZLEV ar trebui eliminat începând cu 2030. Înainte de această dată și, prin urmare, pe parcursul acestui deceniu, mecanismul de stimulare pentru ZLEV va continua să sprijine introducerea vehiculelor cu emisii cuprinse între zero și 50 g CO<sub>2</sub>/km, inclusiv a vehiculelor electrice pe bază de baterii, a vehiculelor electrice cu pile de combustie care utilizează hidrogen și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile care sunt performante. După această dată, vehiculele electrice hibride reîncărcabile continuă să fie luate în considerare în raport cu obiectivele privind întregul parc pe care trebuie să le îndeplinească producătorii de vehicule.
- (16) Punerea în aplicare a standardelor de emisii de CO<sub>2</sub> este strâns legată de cea a legislației privind omologarea de tip. În urma abrogării și înlocuirii Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>9</sup> la 1 septembrie 2020 cu Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>10</sup>, este oportun, pentru a se asigura coerența continuă între cele două seturi de instrumente, să se continue alinierea definițiilor și să se actualizeze trimiterile din Regulamentul (UE) 2019/631 la legislația-cadru privind omologarea de tip.

---

<sup>9</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

<sup>10</sup> Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

- (17) Efortul de reducere a emisiilor necesar pentru atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE este distribuit între producători prin utilizarea unei curbe a valorilor-limită pe baza masei medii a parcului de vehicule noi a UE și a parcului de vehicule noi al producătorului. Deși este oportun să se mențină acest mecanism, este necesar să se ia măsuri pentru ca, având în vedere obiectivele mai stricte la nivelul întregului parc de la nivelul UE, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător să nu devină negativ. Din acest motiv, este necesar să se clarifice faptul că, în cazul în care se obține un astfel de rezultat, obiectivul privind emisiile specifice ar trebui stabilit la 0 g CO<sub>2</sub>/km.
- (18) Pentru a asigura o repartizare echitabilă a efortului de reducere, cele două curbe ale valorilor-limită pentru vehiculele utilitare ușoare mai ușoare și mai grele ar trebui ajustate pentru ca acestea să reflecte obiectivele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>.
- (19) Valorile utilizate pentru calcularea obiectivelor privind emisiile specifice și media emisiilor specifice ale unui producător se bazează pe datele înregistrate în documentația de omologare de tip și în certificatele de conformitate ale vehiculelor în cauză. Pentru a asigura eficacitatea standardelor de emisii de CO<sub>2</sub>, este esențial ca datele utilizate în aceste scopuri să fie corecte. Cu toate acestea, în cazul în care se identifică erori în aceste date, este posibil ca, pe baza legislației privind omologarea de tip, să nu se poată corecta documentația de omologare de tip sau certificatele de conformitate care au fost deja emise, în cazul în care datele se referă la omologări de tip care nu mai sunt valabile. În astfel de situații, Comisia ar trebui să aibă competența de a solicita autorităților relevante de omologare de tip sau, după caz, producătorilor, să emită o declarație de corecție pe baza căreia pot fi corectate valorile utilizate pentru determinarea performanței producătorilor în ceea ce privește atingerea obiectivelor lor.
- (20) Raportarea datelor de la vehiculele din categoria M2 (autobuze) și din categoria N2 (camioane de dimensiuni medii) intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>11</sup> și, prin urmare, este oportun să se elimine această cerință din Regulamentul (UE) 2019/631.

---

<sup>11</sup> Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

- (21) Având în vedere obiectivele globale mai ambițioase de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a se evita potențialele efecte de denaturare a pieței, ar trebui să se alinieze cerințele de reducere pentru toți producătorii prezenți pe piața Uniunii, cu excepția celor responsabili de mai puțin de 1 000 de vehicule noi înmatriculate într-un an calendaristic. În consecință, posibilitatea ca producătorii responsabili de un volum de autoturisme cuprins între 1 000 și 10 000 sau de un volum de autovehicule utilitare ușoare cuprins între 1 000 și 22 000 nou înmatriculate într-un an calendaristic să solicite o derogare de la obiectivele lor privind emisiile specifice ar trebui să înceteze începând cu 2030.
- (22) Pentru a asigura claritatea juridică și coerența cu practica actuală, este oportun să se stabilească clar faptul că ajustările valorilor M0 și TM0 ar trebui efectuate prin modificarea anexei I la Regulamentul (UE) 2019/631, în loc să se prevadă un act de completare a regulamentului respectiv.
- (23) Progresele realizate în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 în direcția îndeplinirii obiectivelor de reducere stabilite pentru 2030 și ulterior ar trebui să fie revizuite în 2026. Pentru această revizuire, ar trebui luate în considerare toate aspectele avute în vedere în raportarea bienală.
- (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.

(25) Pentru a se asigura că, pentru producătorii responsabili de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor utilitare ușoare, calculul obiectivelor privind emisiile specifice în mai multe etape poate fi ajustat pentru a se ține seama de modificările procedurii de determinare a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a masei acestor vehicule, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea, dacă este necesar, a formulelor de calcul prevăzute în partea B din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/631. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(26) Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) 2019/631 să fie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (5) se modifică după cum urmează:

(i) la litera (a), „37,5 %” se înlocuiește cu „55 %”;

(ii) la litera (b), „31 %” se înlocuiește cu „50 %”;

(b) se introduce alineatul (5a) cu următorul text:

„(5a) Începând din 1 ianuarie 2035, 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 100 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea A punctul 6.1.3 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 100 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.3 din anexa I.

- (c) la alineatul (6), cuvintele „De la 1 ianuarie 2025,” se înlocuiesc cu „De la 1 ianuarie 2025 la 31 decembrie 2029,”;
- (d) alineatul (7) se elimină.

2. articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), trimiterea „în anexa II la Directiva 2007/46/CE” se înlocuiește cu „la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858”;

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) categoria N<sub>1</sub>, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858 și care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 715/2007 («vehicule utilitare ușoare»), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii («vehicule utilitare ușoare noi»); în cazul vehiculelor cu emisii zero din categoria N cu o masă de referință care depășește 2 610 kg sau 2 840 kg, după caz, de la 1 ianuarie 2025, în sensul prezentului regulament și fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2018/858 și Regulamentului (CE) nr. 715/2007, acestea sunt contabilizate ca vehicule utilitare ușoare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, dacă excesul de masă de referință se datorează numai masei sistemului de stocare a energiei.”;

(b) la alineatul (3), trimiterea la „punctul 5 din partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „partea A punctul 5 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858”;

3. la articolul 3, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858. De asemenea, se aplică următoarele definiții.”;

(b) literele (b)-(g) și punctele (i) și (n) se elimină;

4. La articolul 4 alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

„În sensul literei (c), în cazul în care obiectivul privind emisiile specifice determinat în conformitate cu punctul 6.3 din partea A din anexa I sau cu punctul 6.3 din partea B din anexa I este negativ, obiectivul privind emisiile specifice este de 0 g/km.”;

5. articolul 7 se modifică după cum urmează:
- (a) se introduce alineatul (6a) cu următorul text:
- „(6a) În cazul în care Comisia constată că datele provizorii prezentate de statele membre în conformitate cu alineatul (2) sau datele notificate de producători în conformitate cu alineatul (5) se bazează pe date incorecte din documentația de omologare de tip sau din certificatele de conformitate, Comisia informează autoritatea de omologare de tip sau, după caz, producătorul și solicită autorității de omologare de tip sau, după caz, producătorului să emită o declarație de corecție care să specifice datele corectate. Declarația de corecție se transmite Comisiei, iar datele corectate se utilizează pentru a modifica calculele provizorii în temeiul alineatului (4).”;
- (b) alineatul (11) se elimină.
6. la articolul 10 alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următoarea teză:
- „Se poate acorda o derogare solicitată în temeiul alineatului (1) de la obiectivele privind emisiile specifice aplicabile până în anul calendaristic 2029 inclusiv.”;
7. la articolul 13 alineatul (3), se adaugă a doua teză după cum urmează:
- „În cazul în care datele din documentația de omologare de tip nu pot fi corectate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, autoritatea de omologare de tip responsabilă emite o declarație de corecție împreună cu datele corectate și transmite declarația respectivă Comisiei și părților implicate.”;
8. la articolul 14 alineatul (2), cuvintele „a completa prezentul regulament prin stabilirea măsurilor menționate la” se înlocuiesc cu „a modifica anexa I în conformitate cu”;
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, în special în segmentul vehiculelor utilitare ușoare, îmbunătățirea eficienței energetice a vehiculelor, 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, și analiza pieței vehiculelor de ocazie din statele membre;
- 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, inclusiv asupra prețurilor energiei electrice, în special asupra gospodăriilor cu venituri mici și medii, progresele înregistrate în cadrul dialogului social, eficacitatea măsurilor de sprijinire a recalificării și perfecționării forței de muncă din sectorul autovehiculelor, 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;
- impactul prezentului regulament de modificare asupra îndeplinirii obiectivelor statelor membre în cadrul Regulamentului UE/xxxx/xxxx [Regulamentul modificat privind partajarea eforturilor] și a standardelor de calitate a aerului în conformitate cu Directiva 2008/50/CE;
- necesitatea adoptării de măsuri suplimentare, inclusiv măsuri la nivelul UE, care să poată facilita tranziția statelor membre către vehicule ușoare cu emisii zero.”

10. articolul 15 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În 2028, Comisia revizuieste eficacitatea și impactul prezentului regulament, pe baza raportului bienal, și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit de rezultatul revizuirii.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere de modificare a prezentului regulament.”

(b) alineatele (2)-(5) se elimină;

(c) se adaugă alineatul (9) cu următorul text:

„(9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica formulele prevăzute în partea B din anexa I, în cazul în care astfel de modificări sunt necesare pentru a ține seama de procedura pentru vehiculele din categoria N1 construite în mai multe etape prevăzută în partea A din anexa III.”;

11. articolul 17 se modifică după cum urmează:
- (a) la alineatul (2), cuvintele „articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiesc cu „articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
  - (b) la alineatul (3), cuvintele „articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiesc cu „articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
  - (c) la alineatul (6), cuvintele „articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiesc cu „articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
12. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu,*  
*Președintele*



Anexa I se modifică după cum urmează:

1. Partea A se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 6.1, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2025”

(b) la punctul 6.1.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2030-2034”

(c) se adaugă punctul 6.1.3, cu următorul conținut:

„6.1.3 Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2035

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2021</sub> · (1 – factorul de reducere<sub>2035</sub>)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2021</sub> este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere<sub>2035</sub> este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (a).”

(d) la punctul 6.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele de referință privind emisiile specifice”

(e) punctul 6.2.2 se elimină.

(f) punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.3 Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029:

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice · factorul ZLEV

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO<sub>2</sub>, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

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,

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de autoturisme noi calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca  $ZLEV_{\text{specific}}$  în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{emisiile specifice de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pentru autoturismele noi înmatriculate în state membre cu un procent de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului lor de vehicule de sub 60 % din media Uniunii în anul 2017 și cu mai puțin de 1 000 de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017,  $ZLEV_{\text{specific}}$  se calculează, până în 2029 inclusiv, cu următoarea formulă:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{emisiile specifice de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

În cazul în care procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autoturisme noi înmatriculate într-un an într-un stat membru între 2025 și 2028 depășește 5 %, statul membru respectiv nu este eligibil pentru aplicarea multiplicatorului de 1,85 în anii următori;

x este de 15 % în perioada 2025-2029.

### 6.3.2 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub> se determină în conformitate cu punctul 6.1.2;

$$a_{2030} \text{ este } \frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$$

unde:

$a_{2021}$  este definit la punctul 6.2.1;

$\text{media emisiilor}_{2021}$  este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1;

### 6.3.3 Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> +  $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

$$a_{2035} \text{ este } \frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2035}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$$

unde:

$a_{2021}$  este definit la punctul 6.2.1;

$\text{media emisiilor}_{2021}$  este definită la punctul 6.2.1;

TM este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1;

---

\* Procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de autoturisme noi ale unui stat membru în 2017 este calculat ca numărul total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în același an.”;

2. partea B se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 6.1, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2025”

(b) la punctul 6.1.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2030-2034”

(c) se adaugă punctul 6.1.3, cu următorul conținut:

„6.1.3 Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2035

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2021</sub> · (1 – factorul de reducere<sub>2035</sub>)

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2021</sub> este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere<sub>2035</sub> este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (b).”

(d) punctul 6.2.2. se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.2 Obiectivele de referință privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034:

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub> se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

$\alpha$  este  $a_{2030,L}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât  $TM_0$  și  $a_{2030,H}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2030,L}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2030,H}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2030}}{\text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2025}}$

media emisiilor<sub>2021</sub> este definită la punctul 6.2.1;

$TM$  este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1”

(e) se adaugă punctul 6.2.3, cu următorul conținut:

„6.2.3 Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

$\alpha$  este  $a_{2035,L}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât  $TM_0$  și  $a_{2035,H}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2035,L}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2035}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2035}}{\text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2025}}$

media emisiilor<sub>2021</sub> este definită la punctul 6.2.1;

$TM$  este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este definită la punctul 6.2.1;

(f) punctul 6.3.2. se înlocuiește cu următorul text:

„6.3.2 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  - obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub>)

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.2;

$\emptyset_{\text{obiective}}$  este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.2;

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub> este definit la punctul 6.1.2.

(g) se adaugă punctul 6.3.3, cu următorul conținut:

„6.3.3 Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  - obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub>)

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.3;

$\emptyset$ obiective

este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.3;

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> este definit la punctul 6.1.3.”

---