



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 16 iulie 2021
(OR. en)

10906/21

**Dosar interinstituțional:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 iulie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 556 final
Subiect:	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 ₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2021) 556 final.

Anexă: COM(2021) 556 final



Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Comunicarea privind Pactul verde european¹ a lansat o nouă strategie de creștere pentru UE, care urmărește să transforme UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor. Aceasta reafirmă dorința Comisiei de stabili obiective climatice mai ambițioase și de a face din Europa primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050. În plus, scopul său este de a proteja sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor și a impacturilor legate de mediu. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și a bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.

Combaterea schimbărilor climatice reprezintă o provocare urgentă. Potrivit constatărilor științifice ale Raportului special al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC), în jurul anului 2050 trebuie să se atingă un nivel net al emisiilor de CO₂ egal cu zero la nivel mondial, iar neutralitatea pentru toate celelalte gaze cu efect de seră, la un moment dat în cursul acestui secol. Având în vedere această provocare urgentă, UE trebuie să își intensifice acțiunile și să își demonstreze poziția de lider la nivel mondial, devenind neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2050. Acest obiectiv este prevăzut în comunicarea intitulată „**O planetă curată pentru toți** – o viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei”².

Pe baza unei evaluări cuprinzătoare a impactului, comunicarea Comisiei din septembrie 2020 intitulată **Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030**³ a propus stabilirea unor obiective mai ambițioase de către UE și a prezentat un plan cuprinzător de creștere a obiectivului obligatoriu al Uniunii Europene pentru 2030 în vederea unei reduceri a emisiilor nete de cel puțin 55 %, într-un mod responsabil. Stabilirea unui obiectiv mai ambițios pentru 2030 contribuie în prezent la asigurarea certitudinii pentru factorii de decizie și investitori, astfel încât deciziile luate în anii următori să nu blocheze niveluri de emisii incompatibile cu obiectivul UE de a fi neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2050. Obiectivul pentru 2030 este în acord cu obiectivul Acordului de la Paris de a menține creșterea temperaturii globale mult sub 2 °C și de a continua eforturile de menținere a acesteia la 1,5 °C.

Consiliul European a aprobat noul obiectiv obligatoriu al UE pentru 2030 în cadrul reuniunii sale din decembrie 2020⁴. De asemenea, Consiliul a invitat Comisia „să evalueze modul în care toate sectoarele economice pot contribui cel mai bine la obiectivul pentru 2030 și să prezinte propunerile necesare, însoțite de o examinare aprofundată a impactului de mediu,

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Concluziile Consiliului European din 10-11 decembrie 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

economic și social la nivelul statelor membre, ținând seama de planurile naționale privind energia și clima și analizând mecanismele de flexibilitate existente”.

În acest scop, **Legea europeană a climei**, astfel cum a fost convenită cu colegiitorii, va face ca obiectivul UE privind neutralitatea climatică să devină obligatoriu din punct de vedere juridic și va stabili un obiectiv mai ambițios pentru 2030 vizând reducerea emisiilor nete cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990.

Pentru a urma calea propusă în Legea europeană a climei și pentru a atinge acest obiectiv mai ambițios stabilit pentru 2030, Comisia a revizuit legislația în vigoare în domeniul climei și al energiei, care se preconizează că va reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu doar 40 % până în 2030 și cu 60 % până în 2050.

Acest pachet legislativ „Pregătiți pentru 55”, astfel cum a fost anunțat în Planul Comisiei privind obiectivul climatic⁵, este cel mai cuprinzător element de bază al eforturilor de punere în aplicare a noului obiectiv climatic ambițios stabilit pentru 2030, iar toate sectoarele și politicile economice vor trebui să își aducă contribuția, inclusiv transportul rutier.

Transporturile sunt singurul sector în care emisiile de gaze cu efect de seră (GES) au crescut. **Emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier** nu constituie o excepție. Aceste emisii, care reprezintă aproximativ 20 % din totalul emisiilor de GES ale UE, au crescut semnificativ începând cu 1990. Calitatea aerului este în continuare afectată de trafic și de congestie, ceea ce duce la creșterea numărului de orașe care introduc zone cu emisii scăzute și cu emisii zero și care restricționează accesul local pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă, iar anumite state membre anunță eliminarea treptată a vânzărilor de autoturisme cu ardere internă.

Industria autovehiculelor, care este de o importanță capitală pentru economia UE, reprezintă peste 7 % din PIB-ul UE. Aceasta asigură locuri de muncă – direct sau indirect, în industria prelucrătoare, vânzări, întreținere, construcții, transport și servicii de transport – pentru 14,6 milioane de europeni. UE se numără printre cei mai mari producători mondiali de autovehicule și își demonstrează poziția de lider tehnologic în acest sector. Investițiile UE în C&D în sectorul autovehiculelor se ridică la 60,9 miliarde EUR anual.

Sectorul autovehiculelor traversează un proces de transformare structurală semnificativă, incluzând schimbări ale tehnologiilor curate și digitale, în special trecerea de la motoarele cu ardere internă la tehnologii cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și la vehicule din ce în ce mai conectate. Obiectivul ambițios ar trebui să fie acela de a permite sectorului autovehiculelor să își păstreze și să își consolideze poziția de lider în domeniul tehnologiilor viitorului, în special în contextul concurenței internaționale.

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă⁶ a Comisiei abordează provocările mai ample ale tranziției către o mobilitate cu emisii zero și stabilește o foaie de parcurs pentru înscrierea fermă a transporturilor europene pe calea cea bună pentru un viitor sustenabil și inteligent.

Planul de acțiune care însoțește strategia include politici care vizează, printre altele, stimularea adoptării vehiculelor cu emisii zero și a infrastructurii aferente. Trecerea la vehiculele cu emisii zero va preveni poluarea și va îmbunătăți sănătatea cetățenilor noștri; Acest lucru sprijină, de asemenea, **obiectivul ambițios de reducere la zero a poluării** înscris

⁵ COM/2020/562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

în Pactul verde european, astfel cum este prevăzut în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării⁷.

Standardele de emisii de **CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare** sunt factori-cheie pentru reducerea emisiilor de CO₂ în acest sector, astfel cum se arată în comunicarea intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”.

Obiectivele generale ale prezentei propuneri sunt de a contribui la realizarea neutralității climatice până în 2050 și, în acest scop, în conformitate cu Legea europeană a climei, de a contribui la reducerea cu cel puțin 55 % a emisiilor nete de gaze cu efect de seră până în 2030 comparativ cu 1990.

Propunerea urmărește **trei obiective specifice**. Primul este de a contribui la obiectivele climatice pentru 2030 și 2050 prin reducerea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare.

Având în vedere că efectul standardelor de emisii de CO₂ asupra reducerii emisiilor din stocul de vehicule nu este imediat și având în vedere dinamica reînnoirii parcului de vehicule, este important să se ia măsuri timpurii pentru a se asigura îndeplinirea obiectivului pe termen lung.

Al doilea obiectiv specific este de a le oferi **consumatorilor și cetățenilor** beneficiile obținute în urma utilizării pe scară mai largă a vehiculelor cu emisii zero. Principalele beneficii preconizate nu se referă numai la îmbunătățirea calității aerului, în special în orașe. Standardele de performanță privind emisiile de CO₂ determină producătorii să crească oferta de vehicule cu emisii zero, consumatorii putând astfel beneficia de modele de vehicule cu emisii zero mai accesibile ca preț și de economii semnificative de energie ca urmare a utilizării de vehicule cu emisii zero, ceea ce înseamnă o reducere a costului total al deținerii unor astfel de vehicule.

Al treilea obiectiv specific este de a stimula **inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero**, consolidând astfel **poziția de lider tehnologic** a lanțului valoric al sectorului autovehiculelor și încurajând ocuparea forței de muncă în UE. Deși sectorul autovehiculelor a reușit să dezvolte și să producă tehnologii avansate pentru motoare cu ardere internă și să le comercializeze la nivel mondial, acesta trebuie să canalizeze din ce în ce mai mult investițiile în tehnologii cu emisii zero. În acest context global, și lanțul autovehiculelor din UE trebuie să fie un actor principal în tranziția globală în curs către o mobilitate cu emisii zero. Propunerea este neutră din punct de vedere tehnologic și va fi însoțită de măsuri de stimulare a combustibililor cu emisii zero și a infrastructurii de încărcare.

Se preconizează că beneficiile suplimentare vor fi **creșterea eficienței energetice și a securității energetice**.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Acest pachet „Pregătiți pentru 55” privind clima și energia reprezintă o etapă cuprinzătoare în revizuirea legislației Uniunii pentru a o alinia la obiectivul mai ambițios în materie de climă al UE. Toate inițiativele din pachet sunt strâns legate între ele.

⁷ COM/2021/400 final, a se vedea, de asemenea, în acest context, Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa și Directiva (UE) 2016/2284 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici.

Prezenta propunere legislativă privind standardele de emisii de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare este complementară celorlalte propuneri prezentate în pachet și menține coerența, în special, cu următoarele măsuri.

Prin asigurarea unei reduceri a emisiilor generate de transportul rutier, standardele de emisii de CO₂ sprijină în special statele membre în îndeplinirea obiectivelor lor în temeiul **Regulamentului (UE) 2018/842 privind partajarea eforturilor**⁸. Întrucât stimulează electrificarea vehiculelor, aceste standarde contribuie atât la obiectivele de eficiență energetică, cât și la furnizarea unei căi complementare pentru utilizarea energiei din surse regenerabile și la obiectivul privind energia din surse regenerabile.

Există complementarități clare între standardele de emisii de CO₂ și comercializarea certificatelor de emisii pentru clădiri și transportul rutier. Standardele de emisii de CO₂ vizează furnizarea de vehicule mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și cu emisii zero, stabilind cerințe pentru producătorii de vehicule în ceea ce privește parcurile lor noi de vehicule. Extinderea comercializării certificatelor de emisii se referă la utilizarea combustibilului în întregul stoc de vehicule. Aceasta ar putea mări atât cererea de vehicule mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, cât și cererea de vehicule cu emisii zero, facilitând astfel îndeplinirea obiectivelor de eficiență privind emisiile de CO₂ ale producătorilor de vehicule.

Standardele de emisii de CO₂, care furnizează noi vehicule cu emisii zero pe piață, sunt, de asemenea, o măsură complementară **Directivei (UE) 2018/2001 privind energia din surse regenerabile**⁹, care va decarboniza producția de energie electrică utilizată pentru vehiculele electrice și va stimula adoptarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă din stoc.

Există, de asemenea, sinergii importante între standardele de emisii de CO₂ și un sistem consolidat de comercializare a certificatelor de emisii (ETS)¹⁰ și Directiva privind energia din surse regenerabile. Sistemul de comercializare a certificatelor de emisii și Directiva privind energia din surse regenerabile vor stimula decarbonizarea producției de energie electrică, astfel încât vehiculele cu emisii zero, stimulate de standardele de emisii de CO₂, să fie alimentate progresiv de surse regenerabile de energie, realizând astfel decarbonizarea tuturor emisiilor de la sursa de combustibil la roată.

În cele din urmă, în timp ce standardele de emisii de CO₂ asigură furnizarea de vehicule cu emisii zero, **Directiva 2014/94/UE privind infrastructura pentru combustibili alternativi**¹¹, care stimulează instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, este un instrument complementar necesar pentru a aborda obstacolul de pe piață în calea instalării infrastructurii. La rândul său, acest lucru este stimulat și de Regulamentul privind partajarea

⁸ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013.

⁹ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

¹⁰ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului.

¹¹ 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).

eforturilor, care încurajează, de asemenea, statele membre să ia măsuri în sectoarele lor de transport rutier.

O combinație între impozitarea energiei, investițiile în infrastructura de încărcare și de realimentare, noua metodă de stabilire a prețului carbonului și standardele de emisii de CO₂ actualizate conduc la o abordare echilibrată și eficientă din punctul de vedere al costurilor pentru reducerea emisiilor generate de transportul rutier, care abordează obstacolele și disfuncționalitățile pieței și care le oferă investitorilor certitudinea de a investi în tehnologii cu emisii zero.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerile din pachetul „Pregătiți pentru 55” sunt coerente cu toate acțiunile și politicile UE și ajută UE în realizarea obiectivului mai ambițios stabilit pentru 2030 și a unei tranziții reușite și echitabile către neutralitatea climatică până în 2050, astfel cum a declarat Comisia în comunicarea privind Pactul verde european.

Pachetul „Pregătiți pentru 55”, NextGenerationEU și cadrul financiar multianual pentru perioada 2021-2027 vor contribui la realizarea dublei tranziții verzi și digitale pe care o vizează Europa. Combinarea acestor politici va aborda criza economică și va accelera trecerea la o economie curată și durabilă, corelând acțiunile climatice cu creșterea economică. Inițiativele din pachet sunt coerente și cu politicile Uniunii privind o economie curată și circulară, mobilitatea sustenabilă și inteligentă și Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării. Dacă nu se iau măsuri ambițioase pentru a se ajunge la un transport rutier cu emisii zero, alte sectoare ale economiei ar trebui să contribuie mai mult la îndeplinirea obiectivelor globale ale UE de reducere a emisiilor.

Astfel cum s-a anunțat în comunicarea intitulată **Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei**¹², Comisia va colabora cu autoritățile publice, cu părțile interesate și cu partenerii sociali într-un proces de cocreare pentru a identifica parcursurile de tranziție verde și digitală care vor sprijini extinderea producției de vehicule cu emisii zero, instalarea rapidă a infrastructurii pentru combustibili alternativi și perfecționarea și recalificarea conexă a lucrătorilor.

Această inițiativă este coerentă și cu politica UE în domeniul cercetării și inovării. Sprijinul pentru dezvoltarea de tehnologii cu emisii zero va fi prevăzut, de asemenea, în cadrul programului-cadru al UE pentru cercetare și inovare, în special prin intermediul parteneriatelor din cadrul Orizont Europa.

În plus, pentru a consolida coerența între politici și astfel cum a anunțat în comunicarea sa intitulată **O mai bună legiferare: unirea forțelor pentru îmbunătățirea legislației**¹³, Comisia își îmbunătățește Orientările privind o mai bună legiferare pentru a se asigura că toate inițiativele sale respectă principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”, respectând astfel obligațiile stabilite în temeiul Legii europene a climei.

¹² COM(2020) 350 final.

¹³ COM(2021) 219 final.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 192 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). În conformitate cu articolul 191 și cu articolul 192 alineatul (1) din TFUE, Uniunea Europeană contribuie la îndeplinirea, printre altele, a următoarelor obiective: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice. În temeiul articolului 192 din TFUE, Uniunea a adoptat deja politici pentru a aborda emisiile de CO₂ generate de autoturisme și de vehiculele utilitare ușoare prin Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și Regulamentul (UE) nr. 510/2011, care au fost abrogate și înlocuite de Regulamentul (UE) 2019/631, în vigoare începând cu 1 ianuarie 2020.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră care nu poate fi rezolvată doar prin luarea de măsuri la nivel național sau local. Se impune coordonarea acțiunilor climatice la nivel european și, dacă este posibil, la nivel mondial. Acțiunea la nivelul UE este justificată din motive de subsidiaritate, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Începând din 1992, Uniunea Europeană a depus eforturi pentru a dezvolta soluții comune și pentru a impulsiona acțiunile la nivel mondial în vederea combaterii schimbărilor climatice. Mai exact, acțiunea la nivelul UE va asigura îndeplinirea eficientă din punctul de vedere al costurilor a obiectivelor de reducere a emisiilor până în 2030 și pe termen lung, asigurând totodată corectitudinea și integritatea de mediu. Articolele 191-193 din TFUE confirmă și menționează competențele UE în domeniul schimbărilor climatice.

Având în vedere obiectivul de reducere a emisiilor pentru 2030 și din perspectiva obiectivului neutralității climatice care trebuie atins până în 2050, sunt necesare acțiuni mai ferme la nivelul UE pentru a asigura o contribuție suficient de mare a sectorului transportului rutier.

Deși inițiativele adoptate la nivel național, regional și local pot crea sinergii, doar ele singure nu vor fi suficiente. Lipsa unei acțiuni coordonate la nivelul UE prin consolidarea standardelor de emisii de CO₂ s-ar traduce într-un risc de fragmentare a pieței din cauza diversității sistemelor naționale, a nivelurilor de ambiție diferite și a parametrilor de proiectare diferiți. Pe cont propriu, statele membre ar reprezenta, de asemenea, o piață prea mică pentru a atinge același nivel al rezultatelor, fiind, prin urmare, necesară o abordare la nivelul UE pentru a stimula schimbările la nivelul industriei și pentru a crea economii de scară.

• Proporționalitatea

Prezenta propunere respectă principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând totodată corectitudinea și integritatea de mediu.

Legea climei, convenită de Parlamentul European și de Consiliu, a aprobat o reducere globală, la nivelul întregii economii și pe plan intern, a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030 și a neutralității climatice până în 2050. Prezenta propunere acoperă o proporție semnificativă a acestor emisii de gaze cu efect de seră și evită introducerea unor reduceri mai ambițioase ale emisiilor în alte sectoare, în care

decarbonizarea este mai dificilă. Aceasta revizuieste standardele de emisii de CO₂ existente pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare în vederea atingerii acestui obiectiv.

- **Alegerea instrumentului**

Propunerea prevede o modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 și, prin urmare, un regulament este singurul instrument juridic adecvat. Având în vedere că Regulamentul (UE) 2019/631 a fost rezultatul unei reformări recente și că modificările propuse se referă doar la un număr limitat de dispoziții, o nouă reformare și/sau înlocuire a regulamentului existent nu este considerată adecvată.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR PĂRȚILOR INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Pentru majoritatea elementelor regulamentului, concluziile studiului de evaluare din 2015¹⁴ reflectat în evaluarea impactului din 2017¹⁵ rămân valabile. Unele obligații noi care au fost introduse în Regulamentul (UE) 2019/631 nu au fost evaluate, ținând seama de faptul că fie nu sunt încă aplicabile, fie nu au fost încă puse în aplicare integral. Acest lucru se referă, în special, la noile obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2025 și 2030 și la mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute. Cu toate acestea, este necesară o revizuire pentru a alinia regulamentul la obiectivele ambițioase ale Pactului verde european, la obiectivele consolidate de reducere a emisiilor prevăzute de Legea europeană a climei și la evoluțiile recente ale pieței. Aceste modificări au făcut obiectul unei evaluări a impactului.

- **Consultări cu părțile interesate**

Pentru a colecta dovezi și a asigura o mai mare transparență, Comisia a organizat, în perioada 13 noiembrie 2020-5 februarie 2021, o consultare publică pentru fiecare propunere în parte. O sinteză detaliată și rezultatele consultării publice sunt prezentate în anexa 2 la evaluarea impactului pentru prezenta propunere.

În plus, evaluarea inițială a impactului a fost publicată la 29 octombrie 2020, timp de patru săptămâni.

Mai precis, în scopul prezentei propuneri, Comisia a solicitat feedback, în special de la următoarele părți interesate:

- state membre (autorități naționale, regionale);
- producători de vehicule;
- furnizori de componente și de materiale;
- furnizori de energie;

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

- cumpărători de vehicule (entități private, întreprinderi, societăți de administrare a parcului de vehicule);
- asociații ale conducătorilor auto;
- ONG-uri din domeniul mediului, al transportului și al consumatorilor;
- parteneri sociali.

Pe lângă consultarea publică și feedbackul privind evaluarea inițială a impactului, s-a solicitat feedback și prin următoarele mijloace:

- reuniuni cu asociațiile relevante din sector, reprezentând producătorii de vehicule, furnizorii de componente și de materiale și furnizorii de energie;
- reuniuni bilaterale cu autoritățile statelor membre, cu producătorii de vehicule, cu furnizorii, cu partenerii sociali și cu ONG-urile;
- documente de poziție prezentate de părțile interesate sau de autoritățile din statele membre.

Principalele constatări pot fi sintetizate după cum urmează:

Majoritatea respondenților din industrie, autoritățile publice și alte părți interesate au sprijinit obiectivul de „*reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și de camioane pentru a atinge obiectivul de 55 % până în 2030 și obiectivul neutralității climatice până în 2050*”; cetățenii au însă puncte de vedere diferite cu privire la acest aspect. Obiectivul de „consolidare a competitivității, a poziției de lider în sectorul industrial, a inovării și a stimulării ocupării forței de muncă în lanțul valoric al sectorului autovehiculelor din UE” și de „reducere a costurilor totale aferente proprietății pentru consumatori” s-a bucurat de cel mai mare sprijin.

În ceea ce privește nivelurile-țintă, consultarea a reflectat opinii divergente cu privire la exigența viitorului obiectiv, în cadrul căreia industria a manifestat o oarecare susținere pentru obiective mai stricte începând cu 2030, ONG-urile – pentru obiective mai stricte începând cu 2025, iar autoritățile publice sprijină în general obiective mai stricte, în timp ce cetățenii au puncte de vedere diferite. În ceea ce privește calendarul obiectivelor, industria a sprijinit stabilirea de obiective o dată la cinci ani, în timp ce alte părți interesate au avut puncte de vedere diferite în această privință. Prețul vehiculelor, autonomia limitată și disponibilitatea infrastructurii au fost considerate bariere deosebit de importante în calea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute. Răspunsurile au fost diferite în ceea ce privește necesitatea acordării de sprijin mecanismului de stimulare și tipurile de vehicule care să beneficieze de sprijin. În ceea ce privește posibila introducere a unui mecanism de contabilizare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în conformitate cu obiectivul privind emisiile de CO₂, consultarea a reflectat puncte de vedere diferite.

- **Opinii ale experților**

Pentru evaluarea cantitativă a impactului economic, social și de mediu, evaluarea impactului s-a bazat pe o serie de scenarii elaborate pentru modelul PRIMES. Această analiză a fost

completată prin aplicarea altor instrumente de modelare, cum ar fi GEM-E3 și E3ME și modelul JRC DIONE.

Datele de monitorizare privind emisiile de GES și alte caracteristici ale parcului de vehicule ușoare noi au fost obținute din datele anuale de monitorizare raportate de statele membre și colectate de Agenția Europeană de Mediu (AEM) în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631.

Au fost colectate informații suplimentare prin intermediul contractelor de servicii comandate de la contractanți externi.

- **Evaluarea impactului**

Evaluările impactului pentru diferitele inițiative ale pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” se bazează pe scenarii de modelare integrată care reflectă interacțiunea diferitelor instrumente de politică cu operatorii economici, pentru a asigura complementaritatea, coerența și eficacitatea în atingerea obiectivelor climatice pentru 2030 și 2050.

Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere completează analiza efectuată în cadrul evaluării impactului din 2020 care sprijină Planul privind obiectivul climatic pentru 2030¹⁶. Aceasta a constituit baza analitică pentru stabilirea obiectivului unei reduceri de cel puțin 55 % a emisiilor nete de GES până în 2030 comparativ cu 1990 și a obiectivului de neutralitate climatică pentru 2050.

În plus, evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere a fost întocmită și elaborată în acord cu orientările aplicabile privind o mai bună legiferare, iar Comitetul de control normativ a emis un aviz pozitiv la 19 aprilie 2021.

Îmbunătățirile recomandate de comitet au fost integrate în versiunea finală. Este vorba despre următoarele îmbunătățiri:

- clarificarea motivelor pentru revizuirea actualului Regulament (UE) 2019/631 și a coerenței și proporționalității în ceea ce privește alte inițiative legislative conexe;
- demonstrarea în continuare a fezabilității obiectivului de reducere la nivel înalt și clarificarea compromisurilor dintre cele trei opțiuni vizate;
- furnizarea de informații suplimentare cu privire la impactul opțiunilor preferate asupra competitivității, a inovării și a tranziției sectoriale fără probleme;
- includerea opiniilor părților interesate în analiză.

Opțiuni de politică

Evaluarea impactului a analizat opțiunile de politică grupate în trei teme, care trebuie să abordeze problemele identificate și să atingă obiectivele de politică.

- (1) Obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete (niveluri, calendar, modalități);

¹⁶ SWD/2020/176 final.

În ceea ce privește nivelurile-țintă, opțiunile avute în vedere acoperă trei traiectorii până în 2040, reflectând, de asemenea, faptul că obiectivul este de a realiza o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transportul rutier până în 2050, ținând seama de faptul că autoturismele se află în circulație în medie între 10 și 15 ani.

Pentru a contribui la atingerea obiectivului global mai ambițios stabilit pentru 2030 și a obiectivului neutralității climatice pentru 2050, opțiunea preferată este de a consolida în mod semnificativ, începând cu 2030, obiectivele privind întregul parc de vehicule în materie de CO₂ de la nivelul UE atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. Acest lucru va asigura orientarea necesară pentru a accelera aprovizionarea pieței cu vehicule cu emisii zero, va aduce beneficii utilizatorilor de vehicule și va stimula inovarea și poziția de lider în domeniul tehnologic, limitând totodată creșterea costurilor pentru producători.

În ceea ce privește calendarul de înăsprire a obiectivelor, opțiunea preferată este de a menține abordarea normativă de a stabili obiective care să scadă în etape, o dată la 5 ani și nu mai frecvent, pentru ca producătorii să aibă suficientă flexibilitate în gestionarea acestei tranziții. Prin urmare, pentru a ține seama de ciclurile de dezvoltare din sectorul autovehiculelor, este oportun să se mențină nivelurile-țintă stabilite pentru 2025.

Eventualele venituri din primele pentru emisii suplimentare ar rămâne parte din bugetul general al UE. Celelalte opțiuni avute în vedere ar genera o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa.

Posibilitatea de a acorda micilor producători din UE și din afara UE (și anume, cei responsabili de un volum de autoturisme noi cuprins între 1 000 și 10 000 sau de un volum de camionete noi cuprins între 1 000 și 22 000 înmatriculate într-un an calendaristic) un obiectiv de derogare ar urma să fie eliminată începând cu 2030, îmbunătățind astfel eficacitatea și coerența legislației. Alegerea datei oferă producătorilor în cauză un interval de timp suficient pentru a programa și a se adapta la noile cerințe de reglementare și este în concordanță cu data de aplicare a obiectivelor consolidate. Producătorii responsabili de mai puțin de 1 000 de înmatriculări de vehicule noi pe an calendaristic beneficiază în continuare de scutire.

(2) Stimulente pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV);

S-au luat în considerare diferite opțiuni în ceea ce privește mecanismul de stimulare pentru ZLEV, atât în ceea ce privește tipul de mecanism, cât și tipurile de vehicule pe care ar trebui să le acopere. Opțiunea preferată este eliminarea, începând din 2030, a sistemului de stimulente ZLEV atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare, întrucât introducerea pe piață a ZLEV va fi determinată de obiectivele mai stricte privind emisiile de CO₂ aplicabile de la acea dată, ceea ce va însemna că producătorii trebuie să introducă un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. Acest lucru ar simplifica, de asemenea, legislația și ar evita riscul subminării eficacității acesteia.

(3) Un mecanism care să ia în considerare contribuția potențială a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în scopul evaluării conformității obiectivelor.

În acest sens, s-au luat în considerare două opțiuni: fie un factor de corecție în funcție de carbon, fie un sistem de creditare. Cu toate acestea, opțiunea preferată este de a nu include un astfel de mecanism contabil, deoarece acest lucru ar estompa responsabilitatea diferiților actori de atingere a obiectivelor, ar submina eficacitatea și eficiența legislației și ar mări sarcina administrativă și complexitatea. Promovarea utilizării combustibililor din surse

regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon se va realiza prin revizuirea Directivei privind energia din surse regenerabile, a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii și a Directivei privind impozitarea energiei.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificare**

În conformitate cu angajamentul Comisiei pentru o mai bună legiferare, propunerea a fost elaborată în mod integrat și s-a bazat pe principiul transparenței și pe implicarea permanentă a părților interesate.

În comparație cu regulamentul actual, se preconizează că propunerea nu va genera o creștere a costurilor administrative generate de legislație. În plus, acesta nu mărește complexitatea cadrului juridic.

Se propune eliminarea a două dintre dispozițiile existente, și anume mecanismul de stimulare de tip „primă” pentru ZLEV și derogarea privind „volumul mic”, începând cu 2030, ceea ce ar trebui să contribuie la simplificarea legislației. În același timp, sistemul de reglementare va continua să prevadă mecanisme de flexibilitate menite să reducă costurile de asigurare a conformității pentru producători.

Nu sunt propuse modificări ale regimului de monitorizare a conformității sau ale nivelului primei pentru emisiile suplimentare. Prin urmare, propunerea nu va mări nici costurile administrative pentru producători și autoritățile naționale competente, nici costurile de punere în aplicare pentru Comisie.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene¹⁷. Mai exact, propunerea contribuie la atingerea obiectivului unui nivel înalt de protecție a mediului în conformitate cu principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Colectarea, raportarea și prelucrarea diferitelor seturi de date sunt elemente esențiale pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării standardelor de performanță privind emisiile de CO₂, care sunt extinse sau ajustate în continuare în prezenta propunere. Aceste seturi de date includ date în scopul respectării obiectivelor, al verificării emisiilor de CO₂ ale vehiculelor aflate în circulație și date pentru evaluarea reprezentativității procedurii de omologare de tip în comparație cu emisiile de CO₂ în condiții reale de conducere. Având în vedere efectele juridice importante legate de aceste seturi de date, sunt necesare eforturi considerabile pentru a asigura corectitudinea și fiabilitatea acestora, pentru care ar fi necesare resurse suplimentare în cadrul Comisiei. O defalcare detaliată a implicațiilor bugetare este prezentată în fișa financiară.

¹⁷ JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

5. ALTE ELEMENTE

• Planuri de implementare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare

Există un sistem bine stabilit pentru monitorizarea punerii în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/631. Statele membre raportează anual Comisiei emisiile de CO₂ și masa totală de CO₂ a autoturismelor și camionetelor nou înmatriculate. Producătorii au posibilitatea de a notifica Comisiei erorile din aceste date provizorii. În plus, începând cu 2022, producătorii și autoritățile competente din statele membre vor raporta Comisiei datele privind consumul de combustibil și de energie al autoturismelor și al camionetelor în condiții reale de conducere.

Comisia, sprijinită de Agenția Europeană de Mediu (AEM), publică în fiecare an datele finale de monitorizare din anul calendaristic precedent, inclusiv performanța specifică a producătorului în raport cu obiectivele privind emisiile de CO₂. Legislația va continua să se bazeze pe acest cadru bine stabilit de monitorizare și conformitate. Începând cu 2022, Comisia va publica, cu sprijinul AEM, o comparație între omologarea de tip și datele reale privind emisiile de CO₂.

• Explicație detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii

Articolul 1 alineatul (1) Modificarea articolului 1 – Obiect și obiective

La articolul 1 alineatul (5), sunt revizuite obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi, care se aplică începând cu 2030. Se adaugă un nou alineat (5a), care stabilește obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE care se aplică începând cu 2035.

Pentru a ține seama de modificarea procedurii de încercare pentru omologarea de tip, și anume de la noul ciclu de conducere european (NEDC) la procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE sunt exprimate sub formă de reduceri procentuale în comparație cu punctul de plecare din 2021. Acest punct de plecare este stabilit pe baza mediei obiectivelor privind emisiile specifice pentru 2021, unde, pentru a se evita o creștere nejustificată a nivelului punctului de plecare, valorile emisiilor utilizate ca date de intrare pentru calcul sunt cele măsurate în timpul procedurii WLTP, și nu valorile emisiilor declarate de producători. Punctul de plecare pentru 2021 va fi publicat de Comisie până la 31 octombrie 2022.

Stimulentul pentru vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute prevăzut la alineatul (7) se elimină începând cu 2030. O ajustare a datei de la alineatul (6) este, de asemenea, necesară în acest scop.

Articolul 1 alineatul (2): Modificarea articolului 2 – Domeniul de aplicare

Articolul 2 alineatul (1) se modifică pentru a înlocui trimiterile la Directiva 2007/46/CE¹⁸ (Directiva-cadru privind omologarea de tip), care a fost abrogată la 1 septembrie 2020, cu

¹⁸ 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.

trimiteri la Regulamentul (UE) 2018/858¹⁹ privind cadrul de omologare de tip, care se aplică de la data respectivă.

Ca urmare a modificării structurii dintre directiva abrogată și noul regulament, modificările sunt necesare pentru a asigura precizia referințelor juridice.

Articolul 1 alineatul (3): Modificarea articolului 3 – Definiții

La articolul 3 alineatul (1), modificarea aliniază definițiile la cele din legislația privind omologarea de tip și elimină definiția amprenteii de carbon și a sarcinii utile, deoarece acești termeni nu mai sunt relevanți pentru punerea în aplicare a regulamentului.

Articolul 1 alineatul (4): Modificarea articolului 4 – Obiective privind emisiile specifice

La articolul 4 alineatul (1) se adaugă un paragraf, în care se introduce o măsură de salvagardare pentru a se evita ca, în anumite condiții, calcularea obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorului să conducă la un obiectiv negativ. Într-o astfel de situație, obiectivul privind emisiile specifice ar trebui stabilit la 0 g CO₂/km.

Articolul 1 alineatul (5): Modificarea articolului 7 – Monitorizarea și raportarea mediei emisiilor

Se introduce un nou alineat (6a) care oferă Comisiei, în cadrul verificării datelor provizorii de monitorizare, posibilitatea de a solicita autorităților de omologare de tip și producătorilor să emită o declarație de corecție în cazurile în care documentația de omologare de tip sau certificatul de conformitate nu pot fi corectate în temeiul legislației privind omologarea de tip, cum ar fi cazul în care datele incorecte se referă la o omologare de tip care nu mai este valabilă.

Alineatul (11), care prevede raportarea datelor privind vehiculele din categoria M₂ și categoria N₂, se elimină, deoarece aceste categorii de vehicule intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/956²⁰ privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi.

Articolul 1 alineatul (6): Modificarea articolului 10 – Derogări pentru anumiți producători

La articolul 10 alineatul (2), posibilitatea ca producătorii responsabili de un volum de autoturisme noi cuprins între 1 000 și 10 000 sau de un volum de vehicule utilitare ușoare noi cuprins între 1 000 și 22 000 într-un an calendaristic să solicite o derogare de la obiectivele privind emisiile specifice se elimină începând cu 2030. Producătorii responsabili de mai puțin de 1 000 de înmatriculări de vehicule noi pe an calendaristic beneficiază în continuare de scutire.

Articolul 1 alineatul (7): Modificarea articolului 13 – Verificarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor în circulație

¹⁹ 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.

²⁰ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi.

La articolul 13 alineatul (3), se adaugă o dispoziție care oferă Comisiei posibilitatea de a solicita unei autorități de omologare de tip să emită o declarație de corecție în cazul în care nu se pot aduce corecții documentației de omologare de tip sau certificatelor de conformitate în temeiul legislației relevante privind omologarea de tip, de exemplu din cauza faptului că perioada de valabilitate a acestora a expirat.

Articolul 1 alineatul (8): Modificarea articolului 14 – Ajustarea valorilor M_0 și TM_0

La articolul 14 alineatul (2), temeiul juridic este corectat pentru a prevedea o modificare a anexei I, care este coerentă cu practica actuală, înlocuind formularea actuală care se referă la un regulament de completare a Regulamentului (UE) 2019/631.

Articolul 1 alineatul (9): Noul articolul 14a – Raport intermediar

Se adaugă un nou articol 14a pentru a stabili obligația Comisiei de a raporta cu privire la progresele înregistrate în direcția mobilității rutiere cu emisii zero și de a evalua necesitatea unor posibile măsuri suplimentare pentru facilitarea tranziției.

Articolul 1 alineatul (10): Modificarea articolului 15 – Reexaminarea și raportarea

La articolul 15 alineatul (1), se prevede o revizuire a Regulamentului (UE) 2019/631 pentru 2026; alineatele (2)-(5), care enumeră o serie de elemente care trebuie luate în considerare pentru revizuirea actuală, se elimină.

Se adaugă un nou alineat (9) pentru a oferi un temei juridic pentru modificarea formulelor de calcul al obiectivului privind emisiile specifice din partea B a anexei I, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a se ține seama de procedura specifică aplicabilă vehiculelor utilitare ușoare care sunt omologate de tip în mai multe etape. Mai exact, aceasta se referă la procedura aplicabilă în cazul în care un vehicul este fabricat de mai mulți constructori, iar responsabilitatea pentru emisiile de CO₂ ale vehiculului finalizat îi revine producătorului vehiculului de bază. Pentru a oferi producătorului respectiv certitudinea planificării, se aplică o procedură specifică pentru modul de determinare a emisiilor de CO₂ și a masei acestor vehicule utilitare ușoare în mai multe etape. Comisia este împuternicită să stabilească procedura pentru vehiculele construite în mai multe etape și poate fi nevoită, de asemenea, în cazul unei revizuii a procedurii respective, să adapteze formulele de calcul pentru obiectivul privind emisiile specifice.

Articolul 1 alineatul (11): Modificarea articolului 17 – Exercițarea delegării de competențe

La articolul 17 alineatele (2), (3) și (6) se adaugă o trimitere la noul articolul 15 alineatul (9).

Articolul 1 alineatul (12): Modificarea anexei I

Partea A din anexa I, referitoare la autoturisme, se modifică pentru a reflecta modificările aduse articolului 1. Aceasta include ajustarea formulelor pentru calcularea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2030 și stabilirea formulelor pentru 2035, precum și a obiectivelor anuale privind emisiile specifice pentru fiecare producător și eliminarea aplicării factorului pentru vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV) începând cu 2030.

Partea B din anexa I, referitoare la vehiculele utilitare ușoare, se modifică în mod similar cu partea A, cu ajustarea suplimentară a formulelor de determinare a valorilor pantei necesare

pentru calcularea obiectivelor anuale privind emisiile specifice. Se efectuează această ajustare pentru a asigura o repartizare echitabilă a sarcinii de reducere între producătorii de vehicule utilitare ușoare mai ușoare și cei care fabrică vehicule mai grele din această categorie.

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

(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 European²¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (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 2019²³. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și a bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.

²¹ JO C , , p. .

²² JO C , , p. .

²³ Comunicarea Comisiei – Pactul verde european, COM(2019) 640 final din 11 decembrie 2019.

- (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.
- (5) În Regulamentul (UE) [--] al Parlamentului European și al Consiliului²⁴, 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 (emisiile 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 Consiliului²⁵, 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.

²⁴ 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, .../...].

²⁵ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ 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 CO₂ 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 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.
- (10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ 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 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.
- (12) Noua strategie industrială actualizată²⁶ 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

²⁶ 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.

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 Consiliului²⁷.
- (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 CO₂/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 CO₂ este strâns legată de cea a legislației privind omologarea de tip. În urma abrogării și înlocuirii Directivei

²⁷ 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).

2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸ la 1 septembrie 2020 cu Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului²⁹, 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.

- (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 CO₂/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 CO₂.
- (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 CO₂, 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 Consiliului³⁰ și, prin urmare, este oportun să se elimine această cerință din Regulamentul (UE) 2019/631.
- (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

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

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 M_0 și TM_0 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 CO₂ 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 CO₂ 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 la „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 N₁, 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, 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.”;

(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 biennial, 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*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de regulament 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

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Acțiuni climatice

Rubrica 3 – Resurse naturale și mediu

Titlul 9 – Mediu și politici climatice

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

o acțiune nouă

o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare³¹

prelungirea unei acțiuni existente

o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivele generale ale prezentei propuneri sunt de a contribui la realizarea neutralității climatice până în 2050 și, în acest scop, în conformitate cu Legea europeană a climei, de a contribui la reducerea cu cel puțin 55 % a emisiilor nete de gaze cu efect de seră până în 2030 comparativ cu 1990.

Propunerea face parte din pachetul „Pregătiți pentru 55” privind clima și energia pentru 2030 pentru a atinge obiectivul UE pentru 2030 de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % față de 1990 pe plan intern într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și pentru a contribui la limitarea încălzirii globale. Pachetul respectă obligația Comisiei, prevăzută la articolul 3 din Legea climei, de a revizui legislația relevantă a Uniunii pentru a permite atingerea obiectivului menționat anterior.

³¹ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale prezentei propuneri sunt:

1. Să contribuie la obiectivul de reducere a emisiilor nete de GES cu cel puțin 55 % până în 2030 și la obiectivul neutralității climatice până în 2050 prin revizuirea și stabilirea unor noi obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE, în vederea reducerii emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și de camioane într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor;
2. Să ofere beneficii consumatorilor de pe urma utilizării pe scară mai largă a vehiculelor cu emisii zero, prin îmbunătățirea calității aerului, în special în orașe, și a economiilor de energie generate de utilizarea vehiculelor cu emisii zero;
3. Să stimuleze inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero, consolidând astfel poziția de lider tehnologic a lanțului valoric din sectorul autovehiculelor din UE și stimulând ocuparea forței de muncă.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Propunerea va asigura reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare, va oferi beneficii consumatorilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și va consolida poziția de lider tehnologic a lanțului valoric al autovehiculelor din UE. Se preconizează că beneficiile conexe suplimentare vor fi creșterea eficienței energetice și a securității energetice.

1.4.4. Indicatori de performanță

A se preciza indicatorii pentru monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Au fost identificați următorii indicatori:

1. Emisiile medii de CO₂ ale parcului de autoturisme și camioane noi al UE vor fi monitorizate anual pentru fiecare vehicul, producător și stat membru;
2. Diferența dintre datele privind emisiile de CO₂ omologate de tip și datele privind emisiile de CO₂ generate în condiții reale de conducere va fi monitorizată prin colectarea și publicarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere;
3. Abaterile dintre emisiile de CO₂ omologate de tip și emisiile de CO₂ ale vehiculelor în circulație vor fi monitorizate prin stabilirea unei proceduri specifice de verificare în circulație și prin colectarea datelor omologate de tip;
4. Emisiile de GES ale autoturismelor și camionetelor vor fi monitorizate prin inventarele anuale ale emisiilor de GES ale statelor membre;
5. Numărul și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute nou înmatriculate vor fi monitorizate prin intermediul datelor anuale de monitorizare transmise de statele membre;

6. Costurile și eficacitatea tehnologiilor utilizate în vehicule pentru reducerea emisiilor vor fi monitorizate pe baza datelor care urmează să fie colectate de la producători, furnizori și experți;

7. Nivelul de inovare va fi măsurat în ceea ce privește noile brevete ale producătorilor europeni de automobile legate de tehnologiile cu emisii zero prin intermediul bazelor de date disponibile publicului privind brevetele;

8. Nivelul de ocupare a forței de muncă va fi monitorizat pe baza statisticilor Eurostat puse la dispoziția publicului privind datele referitoare la ocuparea forței de muncă la nivel sectorial în UE.

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare nou înmatriculate în Uniune vor trebui:

- să respecte obiectivele revizuite privind emisiile de CO₂ la nivelul întregului parc;
- să raporteze Comisiei datele privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere măsurate prin dispozitive standardizate;
- să fie supuși unor teste privind conformitatea în circulație, ale căror rezultate sunt raportate Comisiei.

Statele membre vor trebui să raporteze anual Comisiei și Agenției Europene de Mediu date tehnice privind autoturismele și vehiculele utilitare ușoare nou înmatriculate.

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitate juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră care nu poate fi rezolvată doar prin luarea de măsuri la nivel național sau local. Coordonarea acțiunilor climatice trebuie realizată la nivel european, iar acțiunea UE este justificată din motive de subsidiaritate.

Deși inițiativele adoptate la nivel național, regional și local pot crea sinergii, doar ele singure nu vor fi suficiente. Lipsa unei acțiuni coordonate la nivelul UE prin consolidarea standardelor de emisii de CO₂ s-ar traduce într-un risc de fragmentare a pieței din cauza diversității sistemelor naționale, a nivelurilor de ambiție diferite și a parametrilor de proiectare diferiți. Pe cont propriu, statele membre ar reprezenta, de asemenea, o piață prea mică pentru a atinge același nivel al rezultatelor, fiind, prin urmare, necesară o abordare la nivelul UE pentru a stimula schimbările la nivelul industriei și pentru a crea economii de scară.

1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

Propunerea se bazează pe legislația existentă care a asigurat reducerea continuă a emisiilor de CO₂ ale parcului de autoturisme și vehicule utilitare ușoare noi din UE în ultimul deceniu.

1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

Prezenta propunere este compatibilă cu obiectivele instrumentului NextGenerationEU și ale cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027, care vor contribui la realizarea dublei tranziții verzi și digitale vizate de Europa. Combinarea acestor cadre va aborda criza economică și va accelera trecerea la o economie curată și durabilă, corelând acțiunile climatice cu creșterea economică.

Acest pachet „Pregătiți pentru 55” privind clima și energia reprezintă o etapă cuprinzătoare în revizuirea legislației Uniunii pentru a o alinia la obiectivul climatic mai ambițios al UE, astfel cum se prevede în Pactul verde european. Toate inițiativele din pachet sunt strâns legate între ele.

Prezenta propunere legislativă privind standardele de emisii de CO₂ pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare este complementară și menține coerența cu propunerile relevante prezentate în pachet.

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

nu se aplică

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

durată limitată

- în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până în [ZZ/LL]AAAA
- Impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

durată nelimitată

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2023 până în 2025,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)³²

Gestiune directă asigurată de Comisie

- prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
- prin intermediul agențiilor executive

Gestiune partajată cu statele membre

Gestiune indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- BEI și Fondului European de Investiții;
- organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- organismelor de drept public;
- organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;
- organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;
- persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

³² Explicații detaliate privind modurile de gestiune, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/RO/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

--

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile monitorizării și raportării.

Pentru a monitoriza eficacitatea cerințelor consolidate propuse privind reducerea emisiilor de CO₂, este necesară colectarea extinsă de date din diferite surse, inclusiv din partea statelor membre, a producătorilor de automobile și a autorităților naționale de omologare de tip. Deși gestionarea datelor este realizată de Agenția Europeană de Mediu și de Centrul Comun de Cercetare, coordonarea activităților de colectare a datelor, inclusiv interacțiunea cu entitățile raportoare, este responsabilitatea DG CLIMA. Sarcinile DG CLIMA includ, de asemenea, analiza datelor și pregătirea și executarea acțiunilor de monitorizare, inclusiv impunerea de amenzi financiare producătorilor pe baza datelor colectate.

Trei seturi principale de date sunt sau vor fi colectate:

Datele privind înmatriculările de vehicule noi, inclusiv informațiile tehnice, sunt raportate anual către AEM de către statele membre. Aceste date stau la baza stabilirii respectării de către producători a obiectivelor privind emisiile specifice și a aplicării eventualelor amenzi. Datele sunt verificate de producători, după care sunt confirmate printr-o decizie a Comisiei.

Datele privind consumul de combustibil și/sau de energie electrică în condiții reale de conducere înregistrat la bordul vehiculelor vor fi raportate anual către AEM începând din 2022, începând cu datele furnizate de producători și urmate în 2025 de datele colectate în cadrul inspecțiilor tehnice auto de către statele membre. Datele vor fi utilizate ca bază pentru evaluarea reprezentativității emisiilor de CO₂ aferente omologării de tip; acestea pot conduce la o revizuire a nivelurilor-țintă ale emisiilor de CO₂, precum și a legislației privind omologarea de tip, după caz.

Datele privind încercările de emisii pentru omologarea de tip vor fi colectate în mod continuu de JRC în scopul procedurii de verificare a modului în care emisiile de CO₂ determinate la omologarea de tip corespund emisiilor vehiculelor aflate în circulație.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Propunerea nu pune în aplicare un program financiar, ci elaborează o politică pe termen lung. Nu sunt aplicabile modul de gestiune, mecanismele de executare a fondurilor, modalitățile de plată și strategia de control în legătură cu ratele de eroare. Punerea în aplicare a prezentei propuneri va necesita relocarea de resurse umane în cadrul Comisiei. Există deja proceduri adecvate.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Prezenta propunere nu se referă la un program de cheltuieli.

Monitorizarea eficientă a datelor privind înmatricularea vehiculelor este esențială pentru asigurarea securității juridice în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației și pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile între diferiții producători.

Colectarea datelor obținute în condiții reale de conducere și procedura de verificare în circulație vor garanta posibilitatea de a detecta nereguli în datele privind înmatricularea vehiculelor și de a lua măsuri eficiente de remediere în timp util și vor contribui, de asemenea, la asigurarea faptului că eficacitatea pe termen lung a obiectivelor UE privind emisiile de CO₂ nu este subminată.

Riscul de date eronate privind înmatricularea vehiculelor sau de raportare întârziată de către statele membre și/sau producători ar putea conduce la dificultăți în punerea în aplicare a standardelor de emisii de CO₂.

Riscul ca diferența dintre emisiile de CO₂ generate în condiții reale de conducere și consumul de combustibil și valorile respective determinate la omologarea de tip să crească poate submina obiectivele privind emisiile de CO₂.

Riscul ca emisiile de CO₂ înregistrate de producători în certificatele de conformitate utilizate în scopul înmatriculării să nu corespundă emisiilor de CO₂ ale vehiculelor aflate în circulație poate submina obiectivele privind emisiile de CO₂.

Principalele sisteme de control intern includ verificarea datelor de înmatriculare raportate, analizele evoluției datelor obținute în condiții reale de conducere în comparație cu datele privind înmatricularea și detectarea abaterilor între emisiile de CO₂ înregistrate în certificatele de conformitate și emisiile vehiculelor aflate în circulație.

2.2.3. *Estimarea și justificarea eficienței din punctul de vedere al costurilor al controalelor (raportul dintre „costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate”) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

Prezenta inițiativă nu implică noi controale/riscuri semnificative care nu ar fi acoperite de un cadru de control intern existent. Nu au fost avute în vedere măsuri specifice pe lângă aplicarea Regulamentului financiar.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Pe lângă aplicarea Regulamentului financiar pentru prevenirea fraudei și a neregulilor, cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ prevăzute în prezenta propunere vor fi însoțite de o monitorizare și raportare intensificate ale diferitelor seturi de date, astfel cum se descrie la punctul 2.2.2.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. 33	din partea țărilor AELS ³⁴	din partea țărilor candidate ³⁵	din partea țărilor terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
7	20 01 02 01	Nedif.	NU	NU	NU	NU

Noile linii bugetare solicitate: nu se aplică

³³ Dif. = credite diferențiate/Nedif. = credite nediferențiate.

³⁴ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

³⁵ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

RO

RO

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual			3	„Resurse naturale și mediu”				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Credite operaționale								
09 02 03	Angajamente	(1)						
	Plăți	(2)						
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
09 01 01 01		(3)						
TOTAL credite pentru DG CLIMA	Angajamente	= 1 + 3						
	Plăți	= 2 + 3						
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)						
	Plăți	(5)						
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)						
TOTAL credite la RUBRICA 3 din cadrul financiar multianual	Angajamente	= 4 + 6						
	Plăți	= 5 + 6						

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Această secțiune ar trebui completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în [anexa la fișa financiară legislativă](#) (anexa V la normele interne), încărcată în DECIDE pentru consultarea interserviciilor.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA							
• Resurse umane		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Alte cheltuieli administrative							
TOTAL pentru DG CLIMA	Credite	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---	-----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Plăți	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL						
	REALIZĂRI													
	Tip ³⁶	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Total nr.	Total costuri
↓														
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ³⁷ ...														
— Realizare														
— Realizare														
— Realizare														
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1														
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2...														
— Realizare														
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2														

³⁶ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de exemplu: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construite etc.).

³⁷ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

TOTALURI												
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul 2023 ³⁸	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------

RUBRICA 7 din cadrul financiar multiannual						
Resurse umane	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Alte cheltuieli administrative						
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multiannual	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

În afara RUBRICII 7³⁹ din cadrul financiar multiannual						
Resurse umane						
Alte cheltuieli cu caracter administrativ						
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multiannual						

TOTAL	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului ce gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

³⁸ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

³⁹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări exprimate în echivalent normă întreagă

	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)					
20 01 02 01 (Sediul central și birouri de reprezentare a Comisiei)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (în delegații)					
01 01 01 01 (cercetare indirectă)					
01 01 01 11 (cercetare directă)					
Alte linii bugetare (a se preciza)					
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)⁴⁰					
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)					
XX 01 xx yy zz⁴¹	- la sediu				
	- în delegații				
01 01 01 02 (AC, END, INT – cercetare indirectă)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)					
Alte linii bugetare (a se preciza)					
TOTAL	2	2	2	2	2

XX este domeniul de politică sau titlul din buget vizat.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	Începând din 2023, va fi necesar un funcționar AD suplimentar care să fie responsabil de o nouă funcție pentru a asigura coordonarea și monitorizarea diferitelor exerciții de colectare a datelor prevăzute în regulament. Această funcție reflectă, în special, necesitatea unei monitorizări sporite a evoluției emisiilor de CO ₂ generate în condiții reale de conducere de autoturismele și camionetele noi, pentru a se asigura că obiectivele mai ambițioase de reducere stabilite în prezenta propunere sunt într-adevăr îndeplinite. Noua funcție va asigura o bază eficientă și coerentă pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării standardelor de emisii de CO ₂ , precum și pentru pregătirea unor noi măsuri de politică conexe.
----------------------------------	---

⁴⁰ AC= agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

⁴¹ Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

	<p>Această funcție include următoarele sarcini specifice:</p> <ul style="list-style-type: none"> • asigurarea coordonării generale a diferitelor exerciții de colectare a datelor, inclusiv analiza datelor și verificările coerenței între diferitele seturi de date; • monitorizarea cu entitățile raportoare (producători, autorități naționale de raportare a datelor și autorități de omologare de tip) și asigurarea legăturii cu AEM și cu JRC; • asigurarea unei raportări eficiente de către producători și statele membre a datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere, inclusiv monitorizarea și verificarea datelor împreună cu AEM; • efectuarea unei analize a datelor obținute în condiții reale de conducere, în special în ceea ce privește evoluția diferenței dintre emisiile generate în condiții reale de conducere și cele generate de omologarea de tip, și furnizarea de informații tehnice detaliate pentru viitoarele revizuirii ale standardelor de emisii de CO₂ și ale legislației privind omologarea de tip; • pregătirea deciziilor anuale ale Comisiei privind datele obținute în condiții reale de conducere; • pregătirea corecțiilor pentru datele privind conformitatea cu CO₂ (date de înregistrare) în cazul în care abaterile sunt determinate pe baza procedurii de verificare în circulație, inclusiv asigurarea colectării eficiente, împreună cu JRC, a datelor privind încercările de omologare de tip. <p>Un al doilea funcționar AD suplimentar va trebui să contribuie la pregătirea noului raport intermediar privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero, în conformitate cu articolul 14a, precum și la evaluarea necesității unor posibile măsuri suplimentare menite să faciliteze tranziția.</p>
Personal extern	nu se aplică

3.2.5. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*

- Propunerea/inițiativa:

poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).

Nu sunt prevăzute cheltuieli operaționale suplimentare. În orice caz, eventualele cheltuieli vor fi asigurate în cadrul pachetului financiar LIFE.

necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, sumele aferente și instrumentele propuse a fi utilizate.

necesită revizuirea CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

3.2.6. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

nu prevede cofinanțare din partea terților

prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea						
TOTAL credite cofinanțate						

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

asupra resurselor proprii

asupra altor venituri

vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Articolul 4 2 9:						

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

nu se aplică

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

⁴² În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

Se preconizează că vor apărea venituri din prime pentru emisiile suplimentare plătibile de către producători care depășesc obiectivele lor anuale privind emisiile specifice, iar acestea ar trebui să fie considerate în continuare venituri la bugetul general al UE. Metoda de calcul a primelor nu s-a modificat ca urmare a propunerii. Nu este posibil să se estimeze nivelul veniturilor până când nu sunt disponibile datele anuale privind performanța producătorilor în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor lor.