

Bruxelles, 16 februarie 2023
(OR. en)

6421/23

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

**CODEC 188
CLIMA 75
ENV 132
TRANS 59
MI 111
PE 11**

NOTĂ DE INFORMARE

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
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 CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii - Rezultatul primei lecturi a Parlamentului European (Strasbourg, 13-16 februarie 2023)

I. INTRODUCERE

În conformitate cu dispozițiile articolului 294 din TFUE și cu Declarația comună privind aspectele practice în cadrul procedurii de codecizie¹, între Consiliu, Parlamentul European și Comisie au avut loc o serie de contacte informale în vederea obținerii unui acord în primă lectură cu privire la acest dosar.

În acest context, raportorul, Jan HUITEMA (RE, NL) a prezentat, în numele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI), un amendament de compromis (amendamentul 131) la propunerea de regulament sus-menționată. Asupra acestui amendament se ajunsese la un acord pe parcursul contactelor informale menționate anterior.

În plus, Grupul ID a depus un amendament (amendamentul 132).

¹ JO C 145, 30.6.2007, p. 5.

II. VOT

Cu ocazia votului din 14 februarie 2023, plenul a adoptat amendamentul de compromis (amendamentul 131) la propunerea de regulament sus-menționată. Nu au fost adoptate alte amendamente. Propunerea Comisiei astfel modificată constituie poziția în primă lectură a Parlamentului, care este cuprinsă în rezoluția legislativă a acestuia, astfel cum figurează în anexa la prezenta notă².

Poziția Parlamentului reflectă acordul la care se ajunsese în prealabil între instituții. Consiliul ar trebui, prin urmare, să fie în măsură să aprobe poziția Parlamentului.

Actul ar urma apoi să fie adoptat cu formularea care corespunde poziției Parlamentului.

² Versiunea poziției Parlamentului din rezoluția legislativă conține marcaje care indică modificările aduse prin amendamente la propunerea Comisiei. Adăugirile la textul Comisiei sunt evidențiate prin caractere *aldine cursive*. Simbolul „■” indică părți eliminate din text.

Standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 14 februarie 2023 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2021)0556),
- având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0322/2021),
- având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere avizul motivat prezentat de către Senatul Irlandei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 19 ianuarie 2022¹,
- având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 27 ianuarie 2022²,

¹ JO C 194, 12.5.2022, p. 81.

² JO C 270, 13.7.2022, p. 38.

- având în vedere acordul provizoriu aprobat de comisia competentă în temeiul articolului 74 alineatul (4) din Regulamentul său de procedură și angajamentul reprezentantului Consiliului, exprimat în scrisoarea din 16 noiembrie 2022, de a aproba poziția Parlamentului în conformitate cu articolul 294 alineatul (4) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere avizul Comisiei pentru industrie, cercetare și energie și cel al Comisiei pentru transport și turism,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A9-0150/2022),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare³;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

³ Prezenta poziție înlocuiește amendamentele adoptate la 8 iunie 2022 (Texte adoptate, P9_TA(2022)0234).

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 14 februarie 2023 în vederea adoptării Regulamentului (UE) 2023/... 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 European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 194, 12.5.2022, p. 81.

² JO C 270, 13.7.2022, p. 38.

³ Poziția Parlamentului European din 14 februarie 2023.

întrucât:

- (1) Acordul de la Paris⁴, adoptat la 12 decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), (denumit în continuare „Acordul de la Paris”) a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2016. Părțile la Acordul de la Paris au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale cu 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. **Respectivul angajament a fost consolidat prin adoptarea, în temeiul CCONUSC, la 13 noiembrie 2021, a Pactului climatic de la Glasgow, în care Conferința părților la CCONUSC, care servește drept reuniune a părților la Acordul de la Paris, recunoaște că impactul schimbărilor climatice va fi mult mai scăzut în cazul unei creșteri a temperaturii cu 1,5 °C, comparativ cu 2 °C, și se angajează să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C.**
- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european (denumit în continuare „Pactul verde european”). **În rezoluția sa din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul verde european⁵, Parlamentul European a solicitat realizarea tranziției necesare către o societate neutră din punct de vedere climatic până cel târziu în 2050, iar în rezoluția sa din 28 noiembrie 2019 referitoare la urgența climatică și de mediu a declarat o urgență climatică și de mediu⁶.** 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.

⁴ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

⁵ JO C 270, 7.7.2021, p. 2.

⁶ JO C 232, 16.6.2021, p. 28.

- (3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere **axată pe transformarea** Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, **cu industrii dinamice care rămân lideri mondiali în segmentul lor și motoare ale inovării la nivel mondial, asigurând în același timp locuri de muncă de înaltă calitate și bine plătite în Uniune**. 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 acest context, cel de al optulea program de acțiune pentru mediu, care se derulează până în 2030, instituit prin Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului⁷, consolidează obiectivul de accelerare a tranziției verzi către o economie circulară neutră din punct de vedere climatic, sustenabilă, netoxică, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, bazată pe energie din surse regenerabile, rezilientă și competitivă, într-un mod just, echitabil și favorabil incluziunii, precum și de protejare, refacere și îmbunătățire a stării mediului, concomitent sprijinind și valorificând setul de măsuri și inițiative anunțate în cadrul Pactului verde european**. În același timp, tranziția 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. **În plus, tranziția va afecta în mod diferit regiunile Uniunii, în special regiunile dezavantajate din punct de vedere structural, regiunile periferice și cele ultraperiferice**. Prin urmare, trebuie să se asigure că tranziția este echitabilă și favorabilă incluziunii și nu lasă pe nimeni în urmă.

⁷ Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 aprilie 2022 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2030 (JO L 114, 12.4.2022, p. 22).

- (4) Uniunea s-a angajat să reducă până în 2030 emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.
- (5) Prin adoptarea Regulamentului (UE) **2021/1119** al Parlamentului European și al Consiliului⁸, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul de ***a ajunge la zero emisii nete cel târziu până în 2050 și obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor***. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un obiectiv intern obligatoriu al Uniunii de reducere până în 2030 a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisiile după deducerea absorbțiilor) ■ cu ***cel puțin 55 %*** comparativ cu nivelurile din 1990.
- (6) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier. ***Sectorul transporturilor este singurul sector în care s-au înregistrat creșteri ale emisiilor din 1990 până în prezent. Acesta include transportul rutier cu vehicule utilitare ușoare și grele, care, împreună, sunt responsabile pentru peste 70 % din totalul emisiilor generate de transporturi. Pentru a se obține neutralitatea climatică, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până în 2050.***

⁸ Regulamentul (UE) **2021/1119** al Parlamentului European și al Consiliului ***din 30 iunie 2021*** de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

- (7) *Dubla tranziție verde și digitală ar trebui să abordeze, de asemenea, importanța dimensiunii sociale pentru a asigura faptul că mobilitatea este la prețuri abordabile și accesibilă pentru toți, în special pentru persoanele care fac naveta și nu au acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate. Se preconizează că standardele mai ambițioase privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare vor accelera adoptarea vehiculelor cu emisii zero, le vor face mai accesibile din punct de vedere financiar și, în plus, vor accelera decarbonizarea pieței second-hand în toate segmentele, cu beneficii mai mari pentru consumatorii cu venituri mici și medii. La adoptarea respectivelor standarde este important să se ia în considerare și consecințele economice și sociale semnificative ale dublei tranziții verzi și digitale și necesitatea de a proteja ocuparea forței de muncă și de a menține competitivitatea industriei Uniunii.*
- (8) 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, *precum și de reducere a dependenței Uniunii de combustibilii fosili importați. Este esențial ca Comisia să colaboreze cu statele membre și cu părțile interesate din industrie pentru a asigura lanțul de aprovizionare în ceea ce privește materiile prime critice necesare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute. Acest lucru va sprijini, de asemenea, competitivitatea industriei Uniunii și va consolida autonomia strategică a Uniunii.*

- (9) Pentru a obține o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % comparativ cu 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 Consiliului⁹, atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. De asemenea, este nevoie să fie 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.
- (10) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să încurajeze 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, **să consolideze securitatea și eficiența energetică și economiile de energie asociate** și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor poate fi menținută. În contextul global, lanțul valoric al industriei autovehiculelor din Uniune 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, vehiculele electrice hibride reîncărcabile performante, pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție. **În acest context, este important să se asigure date exacte și complete referitoare la performanța privind emisiile a acestor vehicule electrice hibride reîncărcabile.**

⁹ 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).

- (11) *În urma consultării părților interesate, Comisia va prezenta o propunere privind înmatricularea după 2035 a vehiculelor care utilizează exclusiv combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ în conformitate cu dreptul Uniunii, în afara domeniului de aplicare a normelor privind parcul de vehicule și în conformitate cu obiectivul neutralității climatice al Uniunii.*
- (12) 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.

(13) Inovarea tehnologică este o condiție prealabilă pentru decarbonizarea mobilității în Uniune și, prin urmare, ar trebui sprijinită. Sunt deja disponibile fonduri semnificative pentru inovare în ecosistemul mobilității prin diferite instrumente de finanțare ale Uniunii, în special Orizont Europa – programul-cadru pentru cercetare și inovare instituit prin Regulamentul (UE) 2021/695 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰, InvestEU instituit prin Regulamentul (UE) 2021/523 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul pentru inovare instituit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹² și Mecanismul de redresare și reziliență instituit prin Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului¹³. Uniunea și statele membre ar trebui să își continue eforturile de sprijinire a investițiilor publice și private în cercetarea și inovarea europeană în domeniul autovehiculelor, inclusiv prin inițiative care promovează sinergiile în sectorul industriei autovehiculelor, cum ar fi Alianța europeană pentru baterii. Alături de semnale clare de reglementare, aceste eforturi vor sprijini și vor încuraja deciziile de investiții ale producătorilor, vor menține poziția de lider tehnologic a Europei în acest sector, vor contribui la dezvoltarea excelenței industriale în tehnologiile viitorului în Uniune și vor asigura sustenabilitatea și competitivitatea pe termen lung a bazei sale industriale.

¹⁰ Regulamentul (UE) 2021/695 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a programului-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa, de stabilire a normelor sale de participare și de diseminare și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1290/2013 și (UE) nr. 1291/2013 (JO L 170, 12.5.2021, p. 1).

¹¹ Regulamentul (UE) 2021/523 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 martie 2021 de instituire a Programului InvestEU și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/1017 (JO L 107, 26.3.2021, p. 30).

¹² Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

¹³ Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență (JO L 57, 18.2.2021, p. 17).

(14) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO₂ ar trebui însoțite de o strategie a Uniunii care să abordeze provocările generate de extinderea producției de vehicule cu emisii zero și de tehnologii aferente, **luând în considerare totodată particularitățile fiecărui stat membru**, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților, **menținând totodată nivelurile de ocupare a forței de muncă în sectorul autovehiculelor în Uniune. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra microîntreprinderilor și întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) de-a lungul lanțului de aprovizionare din industria autovehiculelor și asupra regiunilor și comunităților afectate care ar putea fi mai vulnerabile din cauza prezenței unei industrii intensive a autovehiculelor.** După caz, ar trebui să se ia în considerare acordarea de sprijin financiar la nivelul Uniunii și al statelor membre pentru a atrage investiții private, inclusiv prin intermediul Fondului social european Plus instituit prin Regulamentul (UE) 2021/1057 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁴, al Fondului pentru o tranziție justă instituit prin Regulamentul (UE) 2021/1056 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵, al Fondului pentru inovare, al **Fondului european de dezvoltare regională, al Fondului de coeziune, al** Mecanismului de redresare și reziliență și al altor instrumente ale cadrului financiar multianual prevăzut în Regulamentul (UE, Euratom) 2020/2093 al Consiliului¹⁶, precum și ale instrumentului de redresare al Uniunii Europene instituit prin Regulamentul (UE) 2020/2094 al Consiliului¹⁷, în concordanță cu normele privind ajutoarele de stat **și cu alte instrumente financiare disponibile, de exemplu ale Băncii Europene de Investiții.** Comunicarea Comisiei din 18 februarie 2022 privind orientările privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie 2022 permite statelor membre să sprijine întreprinderile să își decarbonizeze procesele de producție și să adopte tehnologii mai verzi în contextul comunicării Comisiei din 5 mai 2021 intitulată „Actualizarea noii Strategii industriale din 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea

¹⁴ Regulamentul (UE) 2021/1057 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de instituire a Fondului social european Plus (FSE+) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1296/2013 (JO L 231, 30.6.2021, p. 21).

¹⁵ Regulamentul (UE) 2021/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de instituire a Fondului pentru o tranziție justă (JO L 231, 30.6.2021, p. 1).

¹⁶ Regulamentul (UE, Euratom) 2020/2093 al Consiliului din 17 decembrie 2020 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027 (JO L 433I, 22.12.2020, p. 11).

¹⁷ Regulamentul (UE) 2020/2094 al Consiliului din 14 decembrie 2020 de instituire a unui instrument de redresare al Uniunii Europene pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de COVID-19 (JO L 433I, 22.12.2020, p. 23).

Europei” (denumită în continuare „noua strategie industrială actualizată”). ***Recomandarea Consiliului din 16 iunie 2022¹⁸ este un instrument important pentru statele membre de abordare a aspectelor sociale și de ocupare a forței de muncă ale unei tranziții juste către o economie neutră din punct de vedere climatic. Comisia ar trebui să exploreze și alte opțiuni pentru a sprijini respectiva tranziție***

¹⁸ Recomandarea 2022/C 243/04 a Consiliului din 16 iunie 2022 privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică (JO C 243, 27.6.2022, p. 35).

(15) Pentru a identifica orice deficite de finanțare în ceea ce privește asigurarea unei tranziții juste în lanțul de aprovizionare al autovehiculelor și acordând o atenție deosebită IMM-urilor și regiunilor celor mai afectate de tranziția către o economie neutră din punct de vedere climatic, Comisia ar trebui, până la 31 decembrie 2025, să prezinte un raport cu o analiză care să identifice astfel de deficite de finanțare, la data transmiterii primului raport privind progresele înregistrate și pe baza inițiativelor în curs, cum ar fi parcursul de tranziție pentru ecosistemul mobilității și Alianța regiunilor producătoare de autovehicule a Comitetului Regiunilor, în cooperare cu statele membre, cu regiunile și cu autoritățile locale și toate părțile interesate relevante. Raportul respectiv ar trebui să fie însoțit, după caz, de propuneri de măsuri financiare adecvate pentru a răspunde nevoilor identificate.

(16) Noua strategie industrială actualizată are în vedere 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, ***inclusiv prin asigurarea continuității dialogului social care implică sectorul și părțile interesate, în deplină transparență***. Parcursul ar trebui să acorde o atenție deosebită IMM-urilor din lanțul de aprovizionare pentru automobile și consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre. Acesta ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe Comunicarea Comisiei din 1 iulie 2020 intitulată „Agenda europeană pentru competențe în scopul promovării competitivității durabile, a echității sociale și a rezilienței”, care include 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 nivelul Uniunii și la nivelul statelor membre menite să sporească accesibilitatea din punct de vedere financiar a vehiculelor cu emisii zero ar trebui, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție.

Progresele înregistrate cu privire la acest parcurs de tranziție cuprinzător pentru ecosistemul mobilității ar trebui monitorizate o dată la doi ani, în cadrul unui raport intermediar care urmează să fie prezentat de Comisie. Respectivul raport intermediar ar trebui să ia în considerare, printre altele, progresele înregistrate în ceea ce privește introducerea **de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în segmentul vehiculelor utilitare ușoare, precum și măsurile la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre și la nivel local pentru a facilita tranziția statelor membre către vehicule ușoare cu emisii zero**, evoluția acestora în ceea ce privește prețurile **și eficiența energetică**, dezvoltarea introducerii de combustibili alternativi și progresul în instalarea infrastructurii **publice și private de reîncărcare și de realimentare** care urmează să fie prevăzută într-un Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (denumit în continuare „regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi”) și în reformarea **Directivei 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului**¹⁹, potențialul tehnologiilor inovatoare de a ajunge la o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, competitivitatea internațională, investițiile în lanțul valoric al autovehiculelor și perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și reconversia activităților, **în special în IMM-uri**. Raportul intermediar ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe rapoartele intermediare bienale pe care statele membre urmează să le prezinte în temeiul regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Pentru pregătirea raportului intermediar, Comisia ar trebui să consulte partenerii sociali, inclusiv în legătură cu 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.

¹⁹ Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).

- (17) Pentru a proteja mediul și sănătatea cetățenilor din toate statele membre, este important să se decarbonizeze și parcul de vehicule existent. Piața vehiculelor second-hand generează un risc de transfer al emisiilor de CO₂ și de poluare atmosferică în regiunile mai puțin dezvoltate din punct de vedere economic din Uniune. Pentru a intensifica ritmul reducerii emisiilor generate de parcul de vehicule existent și pentru a accelera tranziția către un transport cu emisii zero, este extrem de important să se încurajeze conversia vehiculelor cu motor cu ardere internă în vehicule electrice pe bază de baterii sau cu pile de combustie, inclusiv prin evaluarea modalităților de facilitare a implementării unor astfel de soluții în statele membre.**
- (18) Astfel cum se menționează în comunicarea Comisiei din 18 mai 2022 intitulată „Planul REPowerEU”, pentru a spori economiile de energie și eficiența energetică în sectorul transporturilor și pentru a accelera tranziția către vehicule cu emisii zero, este important să se mărească ponderea vehiculelor cu emisii zero în parcurile de automobile ale instituțiilor publice și ale societăților private peste o anumită dimensiune. În acest scop, comunicarea Comisiei din 18 octombrie 2022 intitulată „Programul de lucru al Comisiei pentru 2023” include o inițiativă pentru înverzirea parcurilor societăților comerciale. Atunci când va propune această inițiativă, Comisia ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile și să evite fragmentarea pieței interne.**

- (19) *Pentru a promova adoptarea vehiculelor care consumă mai puțină energie, Comisia ar trebui să studieze impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.*
- (20) *Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, ce urmează a fi prevăzute în regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, precum și într-o reformare a Directivei 2010/31/UE. În acest context, este esențial să se mențină și să se sporească investițiile pentru implementarea necesară a infrastructurii. În paralel, este extrem de important să se asigure o implementare rapidă a energiei din surse regenerabile, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²⁰.*

²⁰ *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).*

- (21) 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 într-o manieră ***care să le sprijine competitivitatea și să pregătească terenul pentru noi inovări***. Prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de reducere a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.
- (22) 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 nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/631. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute ar trebui eliminat începând cu 1 ianuarie 2030. Înainte de această dată și, prin urmare, pe parcursul acestui deceniu, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute 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. ***Cu toate acestea, nivelurile de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute ar trebui revizuite pentru a se ține seama de adoptarea mai rapidă a vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii***. După 1 ianuarie 2030, vehiculele electrice hibride reîncărcabile continuă să fie luate în considerare în raport cu obiectivele privind întregul parc la nivelul UE pe care trebuie să le îndeplinească producătorii.

- (23) *În prezent, creditele pentru ecoinovare care pot fi solicitate de un producător sunt plafonate la 7 g CO₂/km. Plafonul respectiv ar trebui ajustat în sens descrescător în concordanță cu nivelurile-țintă, pentru a asigura o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.*
- (24) Punerea în aplicare a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ este strâns legată de cea a legislației privind omologarea de tip. În urma abrogării și înlocuirii Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului²¹ la 1 septembrie 2020 cu Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului²², 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.

²¹ 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 (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

²² 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).

- (25) 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 respectivul mecanism, este necesar să se preîntâmpine situația în care, având în vedere obiectivele mai stricte la nivelul întregului parc de la nivelul UE, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător să devină negativ. Din acest motiv, este necesar să se clarifice faptul că, în cazul în care apare o astfel de situație, obiectivul privind emisiile specifice ar trebui stabilit la 0 g CO₂/km.

- (26) Valorile utilizate pentru calcularea obiectivelor privind emisiile specifice și media emisiilor de CO₂ 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 performanță privind emisiile de CO₂, este esențial ca datele utilizate în scopurile respective 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.
- (27) Raportarea datelor pentru 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 Consiliului²³ și, prin urmare, este oportun să se elimine respectiva cerință de raportare din Regulamentul (UE) 2019/631.

²³ 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).

- (28) Având în vedere obiectivul global mai ambițios de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a se evita potențialele efecte de denaturare a pieței, ar trebui să se alinieze cerințele de reducere pentru toți producătorii prezenți pe piața Uniunii, cu excepția celor responsabili de mai puțin de 1 000 de vehicule noi înmatriculate într-un an calendaristic. În consecință, posibilitatea ca producătorii responsabili de un volum de autoturisme cuprins între 1 000 și 10 000 sau de un volum de autovehicule utilitare ușoare cuprins între 1 000 și 22 000 nou înmatriculate într-un an calendaristic să solicite o derogare de la obiectivele lor privind emisiile specifice ar trebui să înceteze începând cu 1 ianuarie **2036**.
- (29) 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 acte delegate de modificare a anexei I la Regulamentul (UE) 2019/631, în loc de acte delegate de completare a regulamentului respectiv.
- (30) 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 respectiva revizuire, ar trebui luate în considerare toate aspectele avute în vedere în raportarea bienală.

- (31) *Mai multe state membre au declarat că au prevăzut planuri pentru a accelera introducerea vehiculelor cu emisii zero prin stabilirea unei date pentru eliminarea treptată a autoturismelor noi și a vehiculelor utilitare ușoare noi care emit CO₂ înainte de 2035. Comisia ar trebui să identifice opțiuni pentru a facilita această tranziție și să ia în considerare necesitatea unor măsuri suplimentare în concordanță cu astfel de planuri.*
- (32) 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 ar trebui să fie considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631.
- (33) *Este important să se evalueze emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ușoare la nivelul Uniunii. În acest scop, Comisia ar trebui să elaboreze o metodologie pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii.*

(34) Pentru a se preciza o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii și 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 completarea prezentului Regulamentului (UE) 2019/631 prin stabilirea unei astfel de metodologii comune la nivelul Uniunii și modificarea, dacă este necesar, a formulelor de calcul prevăzute în partea B din anexa I la regulamentul respectiv. 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 legiferare²⁴. 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.

²⁴ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(35) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume consolidarea cerințelor de reducere a emisiilor de CO₂ atât pentru autoturismele noi, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acestuia, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv.

(36) 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), cifrele „37,5 %” se înlocuiesc cu cifrele „55 %”;

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

(b) se introduce următorul alineat:

„(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) alineatul (6) *se înlocuiește cu următorul text:*

„(6) De la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029, se aplică o valoare de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute egală cu o cotă de 25 % din parcul de autoturisme noi și cu o cotă de 17 % din parcul de vehicule utilitare ușoare noi, în conformitate cu anexa I partea A punctul 6.3 și, respectiv, anexa I partea B punctul 6.3.”;

(d) alineatul (7) se elimină.

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

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

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

(ii) 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 (denumite în continuare «vehicule utilitare ușoare»), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii (denumite în continuare «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 „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:

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

(b) punctele (b)-(g) și punctele (i) și (n) se elimină.

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

„În sensul primului paragraf litera (c), în cazul în care obiectivul privind emisiile specifice determinat în conformitate cu punctul 6.3 din partea A sau 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 următorul alineat:

„(6a) În cazul în care Comisia constată că datele provizorii transmise 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) alineatele (10) și (11) se elimină.

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 7a

Emisii de CO₂ generate pe durata ciclului de viață

- (1) *Comisia publică, până la 31 decembrie 2025, un raport care stabilește o metodologie pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturismele și de vehiculele utilitare ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite raportul respectiv Parlamentului European și Consiliului.***
- (2) *Până la 31 decembrie 2025, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii comune a Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturisme și vehicule utilitare ușoare.***
- (3) *Începând cu 1 iunie 2026, producătorii pot transmite Comisiei, în mod voluntar, datele privind emisiile de CO₂ generate pe durata ciclului de viață pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi utilizând metodologia menționată la alineatul (2).”***

7. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Se poate acorda o derogare solicitată în temeiul alineatului (1) de la obiectivele privind emisiile specifice aplicabile până în anul calendaristic **2035** inclusiv.”;

(b) *la alineatul (4), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:*

„(4) Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în Uniune, poate prezenta, pentru anii până la anul calendaristic 2028 inclusiv, o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 și 6.3 din anexa I.”

8. *La articolul 11, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:*

„(1) La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO₂ realizate prin utilizarea tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

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

Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător poate fi de cel mult:

- 7 g CO₂/km până în 2024;*
- 6 g CO₂/km între 2025 și 2029;*
- 4 g CO₂/km din 2030 până în 2034 inclusiv.*

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin ajustarea în sens descrescător a valorilor plafonului menționat la al treilea paragraf din prezentul alineat, cu efect din 2025, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice, asigurând, în același timp, o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.”

9. *La articolul 12, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:*

„(3) Pentru a preveni creșterea decalajului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere, Comisia evaluează, până la 1 iunie 2023, modul în care pot fi utilizate datele privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale de conducere, colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei, pentru a se asigura că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil sau de energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 rămân reprezentative în timp pentru emisiile generate în condiții reale de conducere pentru fiecare producător.*

Comisia monitorizează și raportează anual modul în care decalajul menționat la primul paragraf evoluează începând cu 2021 și, de îndată ce sunt disponibile date suficiente și nu mai târziu de 31 decembrie 2026, publică un raport care stabilește o metodologie pentru un mecanism de ajustare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului începând cu 2030 utilizând date obținute în condiții reale de conducere colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 și care evaluează fezabilitatea unui astfel de mecanism.

Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului raportul respectiv, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative de instituire a unui astfel de mecanism.

* *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei din 4 martie 2021 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la emisiile de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010, (UE) nr. 293/2012, (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 ale Comisiei (JO L 77, 5.3.2021, p. 8).”*

10. La articolul 13 alineatul (3) se adaugă următoarea teză:

„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.”

11. La articolul 14, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica anexa I astfel cum se prevede la alineatul (1) din prezentul articol.”

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 14a

Raportul intermediar

(1) Până la 31 decembrie 2025 și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului 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 *o* tranziție *justă*, inclusiv prin mijloace financiare.

- (2) În cadrul raportului, 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, inclusiv:
- (a) *progresele înregistrate în ceea ce privește* introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, *în special în segmentul vehiculelor utilitare ușoare, precum și măsurile luate la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre și la nivel local pentru a facilita tranziția statelor membre către vehicule utilitare ușoare cu emisii zero;*
 - (b) progresele înregistrate în ceea ce privește *eficiența energetică și accesibilitatea din punct de vedere financiar a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute;*
 - (c) *impactul asupra consumatorilor, în special asupra gospodăriilor cu venituri mici și medii, inclusiv asupra prețurilor energiei electrice;*
 - (d) *analiza pieței vehiculelor second-hand;*
 - (e) *contribuția potențială în ceea ce privește reducerile emisiilor de CO₂ a măsurilor suplimentare menite să reducă vârsta medie și, astfel, emisiile parcului de vehicule ușoare, cum ar fi măsurile de sprijinire a eliminării treptate a vehiculelor mai vechi într-un mod echitabil din punct de vedere social și ecologic;*

- (f) impactul asupra ocupării forței de muncă în sectorul autovehiculelor, în special asupra microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), și eficacitatea măsurilor de sprijinire a recalificării și perfecționării forței de muncă;*
- (g) eficacitatea măsurilor financiare existente și necesitatea unor acțiuni suplimentare, inclusiv a unor măsuri financiare adecvate, la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre sau la nivel local, pentru a asigura o tranziție justă și pentru a atenua orice impact socioeconomic negativ, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate;*
- (h) progresele înregistrate în ceea ce privește dialogul social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero;*
- (i) progresele înregistrate în ceea ce privește instalarea infrastructurii publice și private de reîncărcare și realimentare, inclusiv progresele înregistrate în temeiul unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului și al unei reformări a Directivei 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului*;*

- (j) contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili, **inclusiv a combustibililor sintetici**, la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei;
- (k) **emisiile generate pe durata ciclului de viață de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi introduse pe piață, astfel cum au fost raportate în conformitate cu articolul 7a;**
- (l) impactul **prezentului regulament asupra realizării obiectivelor statelor membre în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 și al unei reformări a Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului****.
- (3) **La data transmiterii primului raport privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1), Comisia, în cooperare cu statele membre și cu toate părțile interesate relevante, transmite Parlamentului European și Consiliului un raport care cuprinde o analiză pentru a identifica orice deficit de finanțare în ceea ce privește asigurarea unei tranziții juste în lanțul de aprovizionare al autovehiculelor, acordând o atenție deosebită IMM-urilor și regiunilor celor mai afectate de tranziție. Raportul respectiv este însoțit, după caz, de propuneri de măsuri financiare adecvate pentru a răspunde nevoilor identificate.**

* **Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).**

** **Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1)."**

13. Articolul 15 se modifică după cum urmează:

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

„(1) În **2026**, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament, pe baza raportării bienale, și transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării. ***Comisia evaluează în special progresele înregistrate în temeiul prezentului regulament în direcția atingerii obiectivelor de reducere prevăzute la articolul 1 alineatul (5a), ținând seama de evoluțiile tehnologice, inclusiv în ceea ce privește tehnologiile de reîncărcare pentru vehiculele hibride, și de importanța unei tranziții viabile din punct de vedere economic și echitabile din punct de vedere social către mobilitate cu emisii zero. Pe baza respectivei evaluări, Comisia evaluează necesitatea de a revizui obiectivele prevăzute la articolul 1 alineatul (5a). Comisia evaluează, de asemenea, impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.***

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

(b) alineatele (2)-(5) se elimină;

(c) *alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:*

*„(6) Până la 31 decembrie 2024, Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE ținând seama de necesitatea de a oferi consumatorilor informații exacte, solide și comparabile privind consumul de combustibil și de energie, emisiile de CO₂ și emisiile de poluanți atmosferici ale autoturismelor noi care sunt introduse pe piață, inclusiv în condiții reale de conducere, precum și de a evalua opțiunile de introducere a unei etichete privind economia de combustibil și emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare noi.
Revizuirea este însoțită, dacă este cazul, de o propunere legislativă.”;*

(d) se adaugă următorul alineat:

„(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.”

14. Articolul 17 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (2), trimiterea la „articolul 7 alineatul (8), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiește cu „articolul 7 alineatul (8), la articolul 7a alineatul (2), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
- (b) la alineatul (3), trimiterea la „articolul 7 alineatul (8), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiește cu „articolul 7 alineatul (8), la articolul 7a alineatul (2), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
- (c) la alineatul (6), trimiterea la „articolului 7 alineatul (8), articolului 10 alineatul (8), articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, articolului 13 alineatul (4), articolului 14 alineatul (2) și articolului 15 alineatul (8)” se înlocuiește cu „articolului 7 alineatul (8), articolului 7a alineatul (2), articolului 10 alineatul (8), articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, articolului 13 alineatul (4), articolului 14 alineatul (2) și articolului 15 alineatele (8) și (9)”

15. 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 ...,

Pentru Parlamentul European,

Pentru Consiliu,

Președinta

Președintele

ANEXĂ

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

1. Partea A se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

(c) se adaugă următorul punct:

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

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ · (1 – factorul de reducere₂₀₃₅)

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere₂₀₃₅ este astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (a).”;

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

„Obiectivele de referință privind emisiile specifice”;

(e) punctul 6.2.2 se elimină;

(f) punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.3 Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029:

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

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO₂, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

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

unde:

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

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

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

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

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

x este de 25 % în perioada 2025-2029.

6.3.2 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} se determină în conformitate cu punctul 6.1.2;

a_{2030} este

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

unde:

a_{2021} este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

media emisiilor $_{2021}$ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM_0 este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

6.3.3 Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

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

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2035} se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

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

unde:

a_{2021} este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

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

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM_0 este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

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

2. Partea B se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

(c) se adaugă următorul punct:

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

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ · (1 – factorul de reducere₂₀₃₅)

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₁ este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere₂₀₃₅ este astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (b).”;

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

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

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul $UE_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE_{2030} se determină în conformitate cu punctul **6.1.2**;

α este a_{2030} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât TM_0 și a_{2021} , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât TM_0 ;

unde:

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

█

a_{2021} este astfel cum este definită la punctul **6.2.1**;

media emisiilor₂₀₂₁ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM_0 este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;”;

(e) se adaugă următorul punct:

„6.2.3 Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

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

unde:

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

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

media emisiilor₂₀₂₁ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM₀ este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;”;

(f) *punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:*

„6.3. Obiective privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\theta_{\text{obiective}}$ – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₂₅)] · factorul ZLEV

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO₂, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

$\theta_{\text{obiective}}$ este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.1;

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

unde:

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

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

x este de 17 % în perioada 2025-2029.

6.3.2 Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\emptyset_{\text{obiective}}$ - obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀)

unde:

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

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

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₀ este astfel cum este definit la punctul 6.1.2.

6.3.3 Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ($\emptyset_{\text{obiective}}$ - obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅)

unde:

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

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

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE₂₀₃₅ este astfel cum este definit la punctul 6.1.3.”
