



Bruxelles, 18 mai 2018  
(OR. en)

8922/18

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2018/0143 (COD)**

---

---

**CLIMA 79  
ENV 299  
TRANS 211  
MI 359  
CODEC 793  
IA 134**

### **NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE**

---

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	17 mai 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 284 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 284 final.

---

Anexă: COM(2018) 284 final



Bruxelles, 17.5.2018  
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**  
**de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **(1) CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **• Temeiurile și obiectivele propunerii**

În conformitate cu Acordul de la Paris, Uniunea Europeană (UE) s-a angajat să combată schimbările climatice prin limitarea încălzirii globale la o valoare cu mult sub 2 °C. Scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) este o cerință-cheie pentru îndeplinirea acestui angajament.

Cadrul UE privind clima și energia pentru 2030 include obiectivul reducerii cu cel puțin 40 % a emisiilor de GES în UE, comparativ cu nivelurile din 1990. Pentru ca acest obiectiv ambițios să fie atins și consecințele grave ale schimbărilor climatice să fie evitate este nevoie ca toate sectoarele să joace un rol.

Sectorul transportului rutier este esențial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru decarbonizarea economiei UE. Vehiculele ușoare - autoturisme și vehicule utilitare ușoare (camionete) - contribuie deja la reducerea emisiilor, iar în 2017 a fost propus un act legislativ<sup>1</sup> pentru ca această contribuție să continue și după 2020.

Transportul rutier de mărfuri este esențial pentru dezvoltarea comerțului pe continentul european. Camioanele transportă circa 70 % din marfa transportată pe uscat, furnizând de asemenea servicii publice esențiale. Sectorul transportului rutier de mărfuri și de călători este format în mare parte din întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri), cele peste 600 000 de întreprinderi din întreaga UE având aproape trei milioane de angajați. Alte 3,5 milioane de persoane lucrează în sectoarele producției, reparațiilor, vânzărilor, leasingului și asigurărilor de camioane.

Emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele (cu alte cuvinte camioane, autobuze și autocare) reprezintă circa 6 % din totalul emisiilor din UE și 25 % din emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transportul rutier din UE, acestea nu fac în prezent obiectul unor reglementări la nivelul UE. Această situație implică trei probleme principale.

Mai întâi, în absența altor acțiuni, se preconizează că emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele vor crește cu 9 % în perioada 2010-2030, din cauza creșterii activităților de transport. După cum se arată în evaluarea impactului<sup>2</sup> care însoțește propunerea privind standardele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru perioada de după 2020, sunt necesare măsuri suplimentare în sectorul transportului rutier pentru a respecta obiectivele naționale pentru 2030 stabilite prin Regulamentul privind partajarea eforturilor.

În al doilea rând, operatorii de transport și clienții acestora nu pot beneficia în prezent de anumite economii potențiale de combustibil și de posibilitatea unor facturi la combustibil mai mici. Deși sunt ușor disponibile tehnologii eficiente din punctul de vedere al costurilor pentru reducerea emisiilor, acestea nu sunt răspândite pe scară largă pe piața vehiculelor grele. Acest lucru este în detrimentul operatorilor de transport, în principal al IMM-urilor și al microîntreprinderilor, pentru care costurile combustibilului pot reprezenta peste un sfert din cheltuielile de funcționare.

---

<sup>1</sup> COM (2017) 676 final.

<sup>2</sup> SWD (2017) 650 final.

În al treilea rând, producătorii de vehicule grele din UE se confruntă cu o presiune concurențială tot mai mare la nivel mondial, întrucât Statele Unite, Canada, Japonia și China au pus deja în aplicare măsuri de reglementare pentru a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele. Sectorul autovehiculelor din UE va trebui să țină pasul cu evoluțiile tehnologice de pe aceste piețe pentru a-și păstra poziția de lider tehnologic în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil al vehiculelor.

Există o serie de acte legislative ale UE relevante pentru decarbonizarea transportului rutier care soluționează într-o oarecare măsură problemele de mai sus. Acestea se referă la ofertă, la cerere și la instrumentele economice și juridice. Aceste măsuri nu sunt însă suficiente pentru a aborda principalele bariere de pe piață care împiedică adoptarea tehnologiilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.

Propunerea unor standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi include o măsură complementară la nivelul ofertei la nivelul UE destinată să abordeze aceste bariere de pe piață, care are următoarele obiective principale:

- reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de sectorul vehiculelor grele, în conformitate cu cerințele politicii privind clima a UE și ale Acordului de la Paris, reducând în același timp poluarea atmosferică, în special în orașe;
- facilitarea reducerii cheltuielilor de funcționare ale operatorilor de transport, dintre care majoritatea sunt IMM-uri, și, la nivel mai general, ale costurilor de transport ale consumatorilor, în funcție de transferul către aceștia al economiilor cu combustibilul realizate;
- menținerea poziției de lider în domeniul tehnologiei și inovării al producătorilor de vehicule grele și a furnizorilor de componente pentru acestea din UE.

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

Prezenta propunere face parte din al treilea pachet privind mobilitatea și duce la îndeplinire angajamentul asumat în cadrul Strategiei europene pe 2016 privind mobilitatea cu emisii scăzute, ale cărei obiective includ, printre altele, reducerea emisiilor de GES din transportul rutier cu cel puțin 60 % în 2050 comparativ cu nivelurile din 1990 și stabilirea unor standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele.

Propunerea are la bază și completează alte măsuri de politică existente ale UE din domeniul mobilității, care afectează mediul de reglementare și stimulează mobilitatea cu emisii scăzute în sectorul vehiculelor grele, cum ar fi Regulamentul privind certificarea<sup>3</sup>, Regulamentul privind monitorizarea și raportarea<sup>4</sup>, sistemul de omologare UE de tip, Directiva „Eurovigneta”<sup>5</sup>, Directiva privind calitatea combustibilului<sup>6</sup>, Directiva privind vehiculele nepoluante<sup>7</sup>, Directiva privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate<sup>8</sup> și Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi<sup>9</sup>.

---

<sup>3</sup> Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei privind determinarea emisiilor de dioxid de carbon și de combustibil pentru vehiculele grele.

<sup>4</sup> COM (2017) 0279 final.

<sup>5</sup> Directiva 2011/76/UE.

<sup>6</sup> Directiva 2009/30/CE.

<sup>7</sup> Directiva 2009/33/CE.

<sup>8</sup> Directiva 2015/719/UE.

<sup>9</sup> Directiva 2014/94/UE.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere contribuie la tranziția către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon, sigură și competitivă și va contribui la îndeplinirea obiectivului de reducere a emisiilor cu cel puțin 40 %, inclus în strategia privind uniunea energetică<sup>10</sup>. Aceasta va ajuta, de asemenea, statele membre să își atingă obiectivele naționale privind reducerea emisiilor stabilite prin Regulamentul privind partajarea eforturilor<sup>11</sup>.

În fine, propunerea este, de asemenea, conformă cu angajamentul de la nivel mondial al Uniunii privind atingerea obiectivelor ambițioase din domeniul climei stabilite prin acordul convenit la Paris cu ocazia celei de a 21-a conferințe ONU a părților (COP21).

Prin abordarea unor chestiuni legate de poziția de lider în domeniul tehnologiei și inovării a industriei autovehiculelor din UE, propunerea este în concordanță cu Strategia reînnoită privind politica industrială<sup>12</sup>, care subliniază faptul că o industrie a autovehiculelor modernă și competitivă este esențială pentru economia UE. În plus, prin stimularea adoptării unor tehnologii eficiente din punct de vedere energetic, propunerea contribuie, de asemenea, la îndeplinirea obiectivelor Uniunii de a genera locuri de muncă și creștere economică.

## **(2) TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

- **Temeiul juridic**

Articolele 191-193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene precizează competențele UE în domeniul schimbărilor climatice. În particular, acestea reprezintă temeiul juridic pentru luarea de măsuri privind consumul de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele.

UE a luat deja măsuri în domeniul emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor adoptând Regulamentele (CE) 443/2009 și (UE) 510/2011, care stabilesc limite privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor și ale camionetelor. Comisia a adoptat, de asemenea, o propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi. Aceste regulamente au drept temei capitolul referitor la mediu din tratat, și anume articolul 192 din TFUE.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

*Necesitatea acțiunii la nivelul UE*

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră și, în același timp, o competență partajată între UE și statele membre. Transportul rutier de mărfuri are, la rândul său, o dimensiune transfrontalieră, având în vedere serviciile specifice pe care le asigură. Transportul de mărfuri nu are loc doar într-o țară, ci și între statele membre, iar vehiculele grele pot face obiectul unor schimburi în întreaga UE.

Prin urmare, se justifică o acțiune la nivelul UE având în vedere atât impactul transfrontalier al schimbărilor climatice, cât și necesitatea de a proteja piața unică a serviciilor de transport rutier de mărfuri și cea a vehiculelor grele.

În absența unei acțiuni la nivelul UE, reducerea emisiilor vehiculelor grele ar trebui să se realizeze prin inițiative ale statelor membre. În prezent, multe state membre aplică însă un

---

<sup>10</sup> COM (2015) 080 final.

<sup>11</sup> COM (2016) 482 final.

<sup>12</sup> COM (2017) 479 final.

tratament fiscal preferențial combustibilului utilizat în sectorul transportului cu vehicule grele și există puține semne că această situație s-ar schimba în viitor. Nivelurile actuale ale taxelor pe combustibil nu au condus la creșterea necesară a eficienței consumului de combustibil.

În plus, o astfel de decizie le revine statelor membre și este improbabil ca toate statele membre să majoreze împreună nivelurile taxelor pe combustibil până la un nivel care să antreneze o ameliorare semnificativă a eficienței. În plus, politica fiscală a UE face obiectul unui vot în unanimitate, ceea ce face dificilă armonizarea acestui domeniu de politică.

Din aceste motive, eventualele majorări ale nivelurilor taxei pe combustibil ar putea să fie complementare, dar nu ar putea înlocui stabilirea unor standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub>.

În plus, în cazul în care măsurile ar fi lăsate la latitudinea statelor membre, ar putea fi instituite diverse mecanisme naționale, de exemplu în funcție de obiectivele stabilite prin Regulamentul privind partajarea eforturilor. Dacă s-ar întâmpla acest lucru, ar exista o diversitate de niveluri de ambiție și de parametri de construcție, care ar necesita o gamă de opțiuni tehnologice, reducând economiile de scară și fragmentând piața unică.

Având în vedere că producătorii au o pondere diferită pe piața vehiculelor în state membre diferite, aceștia ar fi afectați în mod diferențiat de diversele legislații naționale, ceea ce poate duce la denaturări ale concurenței.

Prin urmare, este nevoie de măsuri coordonate și complementare adoptate la nivelul UE.

#### *Valoarea adăugată a intervenției UE*

Având în vedere piața unică pentru vehicule grele noi existentă în prezent, este cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor să se asigure măsuri armonizate și să se stabilească obiective privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele noi la nivelul UE. Chiar dacă toate statele membre ar institui cerințe de reglementare privind emisiile de CO<sub>2</sub>, coordonarea deficitară dintre țări ar putea duce la creșterea costurilor de asigurare a conformității suportate de producători și ar putea diminua stimulentele pentru proiectarea de vehicule grele eficiente din punctul de vedere al combustibilului, din cauza fragmentării pieței europene.

Costurile suplimentare care ar rezulta din lipsa unor standarde comune și a unor soluții tehnice sau a unor configurații ale vehiculelor comune ar fi suportate atât de furnizorii de componente, cât și de producătorii de vehicule. În ultimă instanță, acestea ar fi însă transferate consumatorilor, care s-ar confrunta cu costuri mai mari ale vehiculelor.

Industria autovehiculelor are nevoie de cât mai multă certitudine în materie de reglementare posibil pentru a fi în măsură să facă investițiile semnificative de capital necesare pentru a maximiza economiile de combustibil ale noilor tipuri de vehicule și cu atât mai mult pentru trecerea la sisteme de propulsie alternative. Standardele armonizate la nivelul Uniunii oferă această certitudine pentru o perioadă de planificare pe termen lung și nu ar putea fi puse în aplicare cu aceeași eficacitate și certitudine la nivelul statelor membre.

#### • **Proportionalitate**

Opțiunile de politică tratate în propunerea actuală vizează reglementarea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele. Propunerea este orientată strict asupra a ceea ce este necesară pentru atingerea obiectivelor stabilite.

Din aceste motive, propunerea respectă principiul proporționalității. Aceasta stabilește în mod eficient din punctul de vedere al costurilor standarde pentru atingerea nivelului necesar de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele noi, în conformitate cu cadrul UE 2030 convenit pentru climă și energie, asigurând în același timp o repartizare echitabilă a eforturilor între producători.

Capitolul 7 din evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere analizează din punctul de vedere al proporționalității fiecare dintre opțiunile de politică evidențiate.

- **Alegerea instrumentului**

Se consideră că un regulament este instrumentul juridic adecvat, întrucât oferă garanțiile necesare pentru respectarea de către producători a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub>, fără a necesita transpunerea în legislația statelor membre. Obiectivul UE se aplică întregii Uniuni. Prin urmare, este necesar să se asigure că în toate statele membre se aplică o abordare uniformă. În plus, după cum s-a explicat mai sus, este necesară o abordare armonizată pentru a evita denaturarea concurenței și riscurile de fragmentare a pieței interne.

Alegerea este, de asemenea, în concordanță cu standardele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi prevăzute în Regulamentele (CE) 443/2009 și (UE) 510/2011.

**(3) REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Din cauza inexistenței legislației UE de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele nu s-a putut efectua nicio evaluare.

- **Consultările părților interesate**

Comisia a solicitat feedback din partea părților interesate prin următoarele elemente:

- (a) o consultare publică online (între 20 noiembrie 2017 și 29 ianuarie 2018);
- (b) un atelier destinat părților interesate (16 ianuarie 2018);
- (c) reuniuni cu asociațiile relevante ale sectorului, reprezentând producătorii de vehicule, furnizorii de componente și de materiale și furnizorii de combustibil;
- (d) reuniuni cu autoritățile statelor membre, cu producătorii de vehicule, cu furnizorii, cu partenerii sociali și cu ONG-urile;
- (e) documente de poziție transmise de către părțile interesate și de către statele membre.

În anexa 2 din evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere se regăsește un rezumat al consultării părților interesate.

Principalele rezultate ale consultărilor părților interesate pot fi rezumate în modul următor:

La întrebarea privind modalitățile de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele noi și pentru a contribui la obiectivele în materie de energie și climă din 2030, opțiunea preferată la nivelul tuturor părților interesate a fost legislația de stabilire a unor standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> la nivelul UE.

Cu toate acestea, deși toate organizațiile societății civile preferă obiective obligatorii privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, anumiți producători de vehicule grele și asociațiile acestora și-au exprimat preferința pentru alte măsuri, luate în cadrul unei abordări cuprinzătoare care să includă legislație de definire a unei scheme de etichetare a emisiilor de CO<sub>2</sub> la nivelul UE, includerea sectorului transportului în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, alte stimulente, cum ar fi taxele pe combustibil aplicate la nivel național sau perceperea unor taxe de drum bazate pe CO<sub>2</sub>.

Deși stabilirea unor standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> nu este opțiunea preferată a producătorilor, aceștia au propus stabilirea obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru 2025 și 2030 la nivelurile inferioare ale plajelor de opțiuni avute în vedere în evaluarea impactului și au solicitat o revizuire a obiectivului pentru 2030 la începutul anilor 2020.

Organizațiile neguvernamentale de mediu au sprijin un obiectiv unic privind emisiile de CO<sub>2</sub>, care să se aplice începând cu anul 2025, la nivelul superior al plajei de opțiuni avute în vedere, sugerând ca obiectivul pentru 2030 să fie stabilit la o dată ulterioară.

În ceea ce privește stimulentele pentru vehiculele cu emisii zero și scăzute (ZEV/LEV), producătorii și-au exprimat preferința pentru o schemă de credite suplimentare, prin care aceste vehicule ar fi numărate de mai multe ori pentru respectarea obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> specifice pentru fiecare producător. ONG-urile de mediu au preferat fie un mandat prin care producătorii ar fi obligați să înmatriculeze un număr minim de ZEV/LEV sau un mandat flexibil, în cadrul căruia obiectivul privind emisiile de CO<sub>2</sub> al unui producător ar fi relaxat dacă proporția de ZEV/LEV ar depăși o valoare de referință.

Punerea în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor a fost susținută de toate părțile interesate, producătorii preferând cea mai mare flexibilitate cu putință, iar ONG-urile sprijinind numai o schemă de comercializare. Majoritatea părților interesate au susținut stabilirea unei proceduri pentru evaluarea reprezentativității emisiilor de CO<sub>2</sub> certificate pentru emisiile din condiții reale de conducere.

#### • **Obținerea și utilizarea expertizei**

Pentru evaluarea cantitativă a impactului economic, social și de mediu al opțiunilor de politică, evaluarea impactului se bazează pe o serie de modele și un set specific de curbe ale costurilor care acoperă o gamă largă de tehnologii pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele.

Aceste curbe ale costurilor, care arată potențialul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a costurilor pentru mai mult de 50 de tehnologii, au fost elaborate în cadrul unui studiu efectuat de contractanți ai Comisiei<sup>13</sup> și al activității JRC<sup>14</sup>.

Modelul PRIMES-TREMOVE este folosit pentru a face previziuni privind evoluția sectorului transportului rutier într-o serie de scenarii. Acest model a fost utilizat în mod sistematic de Comisie pentru inițiativele sale din domeniile climei, energiei și transporturilor. În plus, modelul DIONE, elaborat de DG JRC, a fost utilizat pentru evaluarea costurilor, iar modelul macroeconomic EXIOMOD a fost utilizat pentru a cuantifica impactul asupra PIB și a cifrei de afaceri a sectorului de profil.

Informații suplimentare au fost colectate prin intermediul unor studii de sprijin comandate unor contractanți externi, care au abordat în special următoarele aspecte:

- elementele ce ar putea afecta competitivitatea sectorului și ocuparea forței de muncă;
- impactul diferitelor abordări în materie de reglementare, al diferiților indicatori de reglementare și al eventualelor elemente de design (modalități) diferite;
- impactul asupra emisiilor de GES și de poluanți.

---

<sup>13</sup> *Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO<sub>2</sub>*, studiu efectuat pentru Comisie de TNO, TUG, CE Delft și ICCT, nepublicat încă;

<sup>14</sup> *Heavy Duty Vehicles CO<sub>2</sub> Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model*, JRC, nepublicat încă;



Informațiile privind datele și modelele analitice utilizate sunt prezentate în capitolul 6 și anexa 4 din evaluarea impactului.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere a fost pregătită și elaborată în conformitate cu orientările aplicabile privind o mai bună legiferare. Comitetul de analiză a reglementării a emis un aviz negativ cu privire la un prim proiect la 4 aprilie 2018.

Îmbunătățirile recomandate de comitet au fost integrate într-o versiune revizuită. Acestea se refereau la următoarele aspecte principale: (1) clarificarea și extinderea analizei disfuncționalităților pieței, în special în ceea ce privește asimetriile informațiilor de pe piață; (2) o analiză suplimentară, o mai bună prezentare și clarificări privind tehnologiile disponibile cu ușurință și viitoare, precum și la incertitudinile aferente, inclusiv prin includerea unor tabele recapulative cu tehnologiile; (3) o mai bună prezentare a strategiei din trecut și viitor a Comisiei privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele până în 2030; (4) mai multe informații privind ipotezele care stau la baza calculării economiilor preconizate.

A doua versiune a proiectului de evaluare a impactului a primit un aviz favorabil din partea consiliului la 19 aprilie 2018. Versiunea finală include și alte îmbunătățiri, recomandate de consiliu în avizul său final: (1) mai multe informații privind importanța activităților anterioare referitoare la măsurare, certificare, monitorizare și raportare în scopul reglementării emisiilor de CO<sub>2</sub> din sectorul vehiculelor grele; (2) explicații mai bune privind inerția din procesul de dezvoltare a tehnologiilor noi eficiente din punct de vedere energetic și privind modul în care incertitudinile de pe piața transporturilor fac ca operatorii să investească insuficient în astfel de tehnologii.

#### *Opțiuni de politică*

Opțiunile de politică luate în considerare în cadrul evaluării impactului sunt grupate în cinci elemente esențiale, care vizează abordarea problemelor identificate și atingerea obiectivelor de politică.

#### **1) Obiective privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale întregului parc de vehicule din UE (domeniu de aplicare, indicator, unitate de măsură, nivel, calendar)**

Pentru definirea obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> aferente întregului parc de vehicule s-a ținut cont de următoarele aspecte: domeniu de aplicare, indicator, unitate de măsură, nivel și calendar.

În ceea ce privește domeniul de aplicare al propunerii, opțiunile avute în vedere au fost să fie incluse cele patru grupuri principale de vehicule care vor face obiectul regulamentului privind certificarea începând cu 1 ianuarie 2019 sau să fie inclus doar cel mai mare grup, folosind, în ambele cazuri, standarde privind CO<sub>2</sub> aplicabile vehiculelor întregi. A treia opțiune analizată a fost adăugarea unor standarde privind CO<sub>2</sub> aplicabile doar motoarelor.

Opțiunea preferată este includerea celor patru grupuri de vehicule cu cele mai ridicate niveluri ale emisiilor de CO<sub>2</sub>, aplicând standardele privind CO<sub>2</sub> vehiculelor întregi. Astfel se va asigura o eficacitate maximă în ceea ce privește beneficiile ecologice și valoarea adăugată.

În ceea ce privește indicatorul utilizat pentru obiective, printre opțiunile avute în vedere s-au numărat abordările „de la rezervor la roată” (*tank-to-wheel* – TTW) și „de la sondă la roată” (*well-to-wheel* – WTW). În ceea ce privește unitățile de măsură pentru exprimarea obiectivelor, au fost avute în vedere trei opțiuni, fiecare dintre ele reflectând într-o măsură diferită utilitatea unui vehicul greu.

Opțiunea preferată este utilizarea abordării TTW, cu obiective stabilite în g CO<sub>2</sub>/tkm. Se asigură astfel consecvența cu practicile de reglementare existente, evitând dubla reglementare și confuzia privind împărțirea responsabilităților între producători și furnizorii de combustibil. Unitatea de măsură ține, de asemenea, integral cont de utilitatea camioanelor vizate.

Au fost evaluate o plajă largă de niveluri ale obiectivelor și diverse opțiuni privind calendarul, corespunzând opiniilor exprimate de părțile interesate.

Având în vedere analiza efectuată, opțiunea preferată a fost stabilirea unor obiective obligatorii privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru reducerea emisiilor în 2025 comparativ cu nivelurile din 2019, cu ajutorul implementării unor tehnologii eficiente din punctul de vedere al costurilor disponibile cu ușurință. Pentru anul 2030, incertitudinile privind adoptarea unor tehnologii mai avansate care nu sunt încă disponibile cu ușurință sunt mai ridicate. Din acest motiv, opțiunea preferată este ca pentru 2030 să se stabilească numai un obiectiv indicativ ambițios. Prin urmare, în 2022 ar trebui efectuată o revizuire timpurie, pentru a: (i) stabili un obiectiv obligatoriu pentru anul 2030; (ii) evalua modalitățile de punere în aplicare; (iii) revizui domeniul de aplicare pentru a include și camioanele mai mici, precum și autobuzele, autocarele și remorcile.

O astfel de abordare va oferi un semnal timpuriu pentru investitori clar privind așteptările pe termen mediu și va ajuta statele membre să respecte obiectivele stabilite în cadrul Regulamentului privind partajarea eforturilor.

## **2) Repartizarea obiectivului privind parcul de vehicule din UE între grupuri de vehicule și producători**

Obiectivul privind emisiile de CO<sub>2</sub> definește nivelul global de ambiție al politicii, pentru aplicarea sa practică este nevoie să se aibă în vedere componența parcului producătorilor din punctul de vedere al distribuției pe grupuri de vehicule. Respectarea obiectivelor va trebui demonstrată la nivel de producător. Printre opțiunile de distribuire avute în vedere s-au numărat stabilirea de obiective separate pentru fiecare subgrup de vehicule grele sau a unui singur obiectiv pentru fiecare producător, calculat ca medie ponderată a tuturor obiectivelor stabilite pentru subgrupuri, ținând cont de numărul de vehicule din fiecare subgrup și de utilitatea acestora.

Opțiunea preferată este stabilirea unui singur obiectiv, constând într-o medie ponderată, pentru fiecare producător. Această opțiune a obținut cel mai bun punctaj din punctul de vedere al eficienței și proporționalității. Aceasta asigură flexibilitatea, permițând compensarea performanțelor reduse ale vehiculelor din anumite subgrupuri cu depășirea obiectivelor pentru alte subgrupuri de vehicule.

## **3) Stimulente pentru vehiculele cu emisii zero sau scăzute (ZEV/LEV)**

În evaluarea impactului au fost avute în vedere patru tipuri de stimulente specifice pentru vehiculele cu emisii zero și scăzute (ZEV/LEV). Printre acestea se numără creditele suplimentare, un sistem de credite unidireționale și bidireționale corelate cu obiectivele și un mandat.

În plus, a fost evaluată varianta extinderii stimulentei oferit ZEV/LEV la alte vehicule grele, cum ar fi autobuzele și camioanele mai mici, care inițial nu ar face obiectul obiectivelor privind CO<sub>2</sub>.

Opțiunea preferată este instituirea unui stimulent pentru ZEV/LEV sub forma unor credite suplimentare, cu suficiente garanții care să prevină afectarea obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub>. S-a concluzionat că această opțiune este cea mai eficientă, având în vedere situația

specifică a dezvoltării și implementării tehnologiilor cu emisii zero și scăzute în sectorul vehiculelor grele.

#### **4) Elementele punerii în aplicare eficiente din punctul de vedere al costurilor**

Au fost evaluate mai multe elemente care ar permite o punere în aplicare rentabilă. Printre acestea se numără (1) exceptările acordate pentru vehiculele de uz specific, de exemplu vehiculele utilizate în construcții sau camioanele pentru colectarea gunoierului, (2) combinarea, (3) tranzacționarea și (4) creditele și debitele.

Având în vedere potențialul limitat de reducere eficientă din punctul de vedere al costurilor a emisiilor de CO<sub>2</sub> al vehiculelor de uz specific, cauzat de kilometrajul și sarcinile lor utile reduse comparativ cu alte vehicule grele, opțiunea preferată este exceptarea acestor vehicule de la obiectivele privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

În ceea ce privește flexibilitatea, opțiunea preferată este să se permită existența debitelor și a creditelor de CO<sub>2</sub> de la un an la altul, cu includerea garanțiilor necesare pentru a asigura eficacitatea din punctul de vedere al mediului a legislației. Această opțiune este cea mai eficientă și are cel mai mic efect de denaturare a pieței.

#### **5) Aspecte legate de guvernare**

Eficacitatea obiectivelor privind CO<sub>2</sub> pentru reducerea emisiilor reale de CO<sub>2</sub> depinde, pe de o parte, de reprezentativitatea rezultatelor instrumentului de simulare VECTO pentru condițiile reale de conducere medii și, pe de altă parte, de măsura în care vehiculele grele introduse pe piață sunt conforme cu vehiculele de referință testate în timpul omologării de tip. Opțiunile avute în vedere se referă la emisiile generate în condiții reale de conducere, supravegherea pieței și sancțiunile.

Opțiunile preferate sunt următoarele:

- (a) Impunerea unei obligații privind colectarea, publicarea și monitorizarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere raportate de producători și bazate pe dispozitive standardizate obligatorii de măsurare a consumului de combustibil.
- (b) Introducere unor teste de conformitate în funcționare și impunerea obligației de a raporta abaterile și de a introduce un mecanism de corecție.
- (c) Aplicarea unor sancțiuni financiare în cazul nerespectării obiectivelor privind CO<sub>2</sub>.

Aceste opțiuni vor spori eficacitatea, eficiența și valoarea adăugată a legislației.

Referința rezumatului evaluării impactului: SWD(2018)186.

Referința avizului Comitetului de analiză a reglementării: SEC(2018) 233.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

În conformitate cu angajamentul Comisiei pentru o mai bună legiferare, propunerea a fost elaborată în mod incluziv, în condiții de transparență și cu implicarea permanentă a părților interesate.

Evaluarea impactului a analizat, de asemenea, modul în care s-ar putea, eventual, simplifica legislația și reduce costurile administrative inutile.

Sunt prevăzute exceptări de la standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele de uz specific.

În plus, propunerea conține mai multe elemente ale unei puneri în aplicare rentabile, cum ar fi creditele și debitele de emisii, care reduc costurile de asigurare a conformității suportate de producători.

Punerea în aplicare a sistemului propus de credite suplimentare pentru vehiculele cu emisii zero și scăzute nu ar crea o sarcină administrativă suplimentară, deoarece nu necesită raportări suplimentare.

Impactul opțiunilor legate de guvernarea asupra sarcinii administrative va depinde de măsurile de punere în aplicare concrete.

Inițiativa în sine nu ar ocaziona costuri administrative suplimentare pentru autoritățile de omologare de tip. Costurile legate de certificare și de monitorizarea și raportarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> au fost avute în vedere în contextul propunerilor.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

#### **(4) IMPLICAȚII BUGETARE**

Impactul bugetar care rezultă din punerea în aplicare a regulamentului propus este foarte limitat (pentru detalii, a se vedea fișa financiară legislativă atașată).

#### **(5) ALTE ELEMENTE**

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea se bazează pe Regulamentul privind certificarea<sup>15</sup> și pe Regulamentul privind monitorizarea și raportarea<sup>16</sup>.

Pentru aplicarea acestuia din urmă, Agenția Europeană de Mediu (AEM) va combina datele privind înmatriculările provenite de la autoritățile naționale cu datele de monitorizare furnizate de producători și va publica date anuale de monitorizare pentru fiecare vehicul nou certificat înmatriculat în UE, clasificate în funcție de producător și grupul de vehicule.

În plus, evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere avansează opțiunea de a completa propunerea de Regulament privind monitorizarea și raportarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele cu următoarele două măsuri de monitorizare suplimentare:

- colectarea, publicarea și monitorizarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere raportate de producători și bazate pe dispozitive standardizate obligatorii de măsurare a consumului de combustibil;
- Introducerea unor teste de conformitate în funcționare și obligația de a raporta abaterile de la valorile aferente omologării de tip, combinate cu un mecanism de corecție.

Aceste măsuri de monitorizare suplimentare ar consolida procesul de monitorizare și ar garanta eficacitatea propunerii de inițiativă legislativă.

---

<sup>15</sup> Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei privind determinarea emisiilor de dioxid de carbon și de combustibil pentru vehiculele grele.

<sup>16</sup> COM (2017) 0279 final.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

### **Articolul 1 – Obiect**

Acest articol stabilește obiectivul prezentului regulament, care este acela de a contribui la realizarea reducerilor emisiilor de CO<sub>2</sub> impuse în cadrul Regulamentului privind partajarea eforturilor prin intermediul reducerii emisiilor din sectorul transportului rutier. Articolul precizează, de asemenea, obiectivele relative privind reducerea emisiilor care trebuie atinse de parcul de vehicule grele noi din Uniune în perioada 2025-2029. Este stabilit și un obiectiv indicativ ambițios pentru 2030, care ar trebui precizat în urma unei revizuirii efectuate în 2022.

Obiectivele sunt stabilite sub forma unei reduceri mediei emisiilor specifice ale vehiculelor înmatriculate în anul de referință 2019, care este primul an pentru care vor fi disponibile date oficiale rezultate din monitorizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>. Obiectivele sunt atribuite fiecărui subgrup de vehicule, astfel cum este definit în secțiunea 1 din anexa I. Vehiculele profesionale (de exemplu camioanele pentru colectarea gunoiului și camioanele utilizate în construcții) nu au același potențial de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ca vehiculele grele utilizate pentru livrarea bunurilor și sunt, prin urmare, excluse din calculul nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> se determină în conformitate cu secțiunea 3 din anexa I.

### **Articolul 2 – Domeniul de aplicare**

Acest articol definește vehiculele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, prin trimiteri la categoriile relevante definite în legislația de omologare de tip și la cele patru subgrupuri de vehicule pentru care vor fi disponibile, începând cu 2019, date certificate privind emisiile de CO<sub>2</sub>. Vehiculele din categoriile M2 (autobuze) și M3 (autocare) și vehiculele din categoria N (camioane) care nu fac parte din grupurile de vehicule menționate mai sus nu vor face obiectul cerințelor privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, dar ar trebui să fie avute în vedere pentru stimulentele acordate vehiculelor cu emisii zero și scăzute (a se vedea articolul 5).

În plus, dispoziția precizează când aceste vehicule sunt considerate ca fiind nou înmatriculate în sensul regulamentului.

### **Articolul 3 – Definiții**

Acest articol stabilește definițiile care se aplică în sensul prezentului regulament.

### **Articolul 4 – Media emisiilor specifice ale unui producător**

În conformitate cu acest articol, Comisia are obligația de a determina și a publica anual media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> pentru fiecare producător, începând cu 2019. Datele utilizate pentru calcularea mediei emisiilor sunt raportate de producătorii în cauză în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../2018. Pentru a reflecta utilitatea și specificitatea vehiculelor, vehiculele grele individuale vor fi clasificate în diverse subgrupuri de vehicule, în care sunt aplicate ponderi specifice pentru profilurile de operare (cu alte cuvinte pentru modurile tipice de utilizare), pentru sarcinile utile și pentru kilometrajele anuale. În plus, se ține cont de proporția vehiculelor unui producător în fiecare subgrup de vehicule. Vehiculele de uz specific din categoriile N2 și N3 (de exemplu camioanele pentru colectarea gunoiului și cele utilizate în construcții) nu au același potențial de reducere al emisiilor de CO<sub>2</sub> ca vehiculele utile utilizate pentru livrarea de bunuri și, prin urmare, ar trebui să nu fie incluse în calculul mediei. Formulele pentru calculul mediei emisiilor specifice sunt indicate în secțiunea 2 din anexa I.

## **Articolul 5 – Vehiculele grele cu emisii zero și scăzute**

Pentru a stimula adoptarea vehiculelor grele cu emisii zero și scăzute, respectivele vehicule trebuie numărate, începând cu 2019, de mai multe ori pentru a determina mediei emisiilor specifice ale unui producător. Producătorii de vehicule cu emisii zero și scăzute beneficiază de astfel de credite suplimentare pentru fiecare vehicul cu emisii zero și scăzute introdus pe piață, cu un factor de multiplicare care diferă în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculului respectiv.

Este prevăzut, de asemenea, un stimulent specific pentru vehiculele grele cu emisii zero din categoriile M2 (autobuze) și M3 (autocare), precum și pentru anumite vehicule din categoria N (camioane mici), inclusiv pentru vehiculele de uz specific cu emisii zero. Deși respectivele categorii de vehicule nu fac obiectul cerințelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzute de prezentul regulament, acestea sunt totuși luate în considerare pentru determinarea factorului pentru emisii zero și scăzute.

Un vehicul greu cu emisii scăzute este un vehicul greu cu emisii specifice mai mici de 350g CO<sub>2</sub>/km, cu alte cuvinte mai puțin de jumătate din media emisiilor parcului de vehicule.

Pentru a garanta integritatea ecologică a obiectivelor, scăderea mediei emisiilor specifice a producătorilor prin schema de stimulente pentru vehiculele cu emisii zero și scăzute ar trebui să facă obiectul unui plafon.

Formulele pentru calculul factorului pentru emisii zero și scăzute sunt indicate în secțiunea 2.3 din anexa I.

## **Articolul 6 – Obiectivele privind emisiile specifice pentru fiecare producător**

Acest articol prevede calcularea obiectivelor privind emisiile specifice anuale ale fiecărui producător pentru anul calendaristic precedent, începând cu 2026. Prin urmare, primele obiective anuale vor fi determinate pentru anul calendaristic 2025. Obiectivele vor ține cont de obiectivele globale privind reducerea emisiilor pentru 2025, respectiv 2030, precum și de utilitatea și specificitățile diverselor vehicule grele, în același mod ca în cazul calculării mediei emisiilor specifice. Prin urmare, obiectivele privind emisiile specifice anuale ale unui producător vor fi calculate ca medie ponderată a obiectivelor determinate pentru fiecare subgrup de vehicule.

Formulele pentru calculul obiectivului privind emisiile specifice sunt indicate în secțiunea 4 din anexa I.

## **Articolul 7 – Creditele și debitele de emisii**

Acest articol instituie un mecanism de credite și debite care permite unui producător să compenseze performanțele reduse în ceea ce privește respectarea obiectivelor privind emisiile specifice într-un an cu depășirea obiectivelor în alt an. În acest sens, producătorul poate acumula credite de emisii dacă emisiile sale sunt mai mici decât o traiectorie de reducere determinată ca traiectorie liniară între nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> din 2019 și obiectivele pentru 2025 și între obiectivele pentru 2025 și cele pentru 2030. Sunt necesare două traiectorii diferite pentru a se ține cont de faptul că panta acestora poate varia în funcție de obiectivele exacte stabilite pentru 2025 și 2030. Pentru a stimula reducerea anticipată a emisiilor, creditele de emisii pot fi deja obținute în perioada 2019-2024, și în mod similar pentru perioada 2025-2029. Creditele de emisii obținute în perioada 2019-2024 sunt luate în considerare pentru evaluarea respectării de către un producător a obiectivului său privind emisiile specifice numai în 2025. Raportarea pe mai târziu a creditelor obținute în perioada 2019-2024 nu va mai fi permisă. Creditele de emisii pot fi obținute și utilizate și pentru următoarea perioadă – 2025-2029. Dacă un producător depășește nivelul de emisii

corespunzător obiectivului în vreunul dintre anii din perioada 2025-2029, acesta poate obține un debit de emisii limitat, care poate fi lichidat cel târziu în 2029. Totalul debitelor de emisii nu poate depăși 5 % din obiectivul privind emisiile specifice ale producătorului în 2025. În caz contrar, trebuie impusă o primă pentru emisiile suplimentare, în conformitate cu articolul 8.

Creditele și debitele de emisii sunt elemente definite în scopul efectuării calculelor, dar nu vor fi considerate active transferabile și nu vor face obiectul unor măsuri fiscale.

Secțiunea 5 din anexa I stabilește formulele pentru calculul traiectoriei de reducere a CO<sub>2</sub> și a creditelor și debitelor de emisii.

#### **Articolul 8 – Respectarea obiectivelor privind emisiile specifice**

În cazul în care se constată că un producător are emisii suplimentare, ținând cont de creditele și debitele de emisii obținute în conformitate cu articolul 7, Comisia impune o sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare. Valoarea primei este stabilită la nivelul de 6 800 EUR pe g/tkm, echivalent cu 570 EUR pe g/km de emisii suplimentare, pe baza unei sarcini utile medii de 12 tone, ceea ce reflectă costurile marginale ale tehnologiilor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Secțiunea 6 din anexa I stabilește formulele pentru calculul emisiilor suplimentare. Metodele de colectare a primelor vor fi stabilite prin intermediul unui act de punere în aplicare.

#### **Articolul 9 – Verificarea datelor de monitorizare**

Acest articol stabilește un mecanism pentru introducerea unei proceduri de efectuare a controalelor conformității în funcționare a valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, pe baza legislației privind omologarea de tip. Autoritățile de omologare de tip trebuie să raporteze toate abaterile depistate, iar Comisia trebuie să le ia în considerare atunci când verifică dacă producătorii și-au respectat obiectivele. Această dispoziție include o împuternicire dată Comisiei pentru a furniza detaliile referitoare la o astfel de procedură printr-un act de punere în aplicare.

#### **Articolul 10 – Publicarea datelor și a performanțelor producătorilor**

Acest articol enumeră datele pe care Comisia le publică cu privire la respectarea de către producători a obiectivelor anuale (cu alte cuvinte decizia de monitorizare anuală).

Articolul împuternicește, de asemenea, Comisia să ajusteze nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> din 2019 în conformitate cu proceduri bine definite (prevăzute la articolul 12 și în anexa II), pentru a reflecta ajustările valorilor sarcinii utile sau modificările procedurii de omologare de tip care un impact ce nu poate fi neglijat asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> determinate pentru un vehicul greu. Ajustarea va afecta calculul obiectivelor privind emisiile specifice ale producătorilor începând cu anul adoptării sale.

#### **Articolul 11 – Emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de energie în condiții reale de conducere**

Acest articol împuternicește Comisia să monitorizeze și să evalueze reprezentativitatea pentru condițiile reale de conducere a valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> simulate cu ajutorul instrumentului VECTO în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 al Comisiei. În acest scop, Comisia ar trebui să aibă competența de a solicita statelor membre și producătorilor să strângă și să raporteze date obținute în condiții reale de conducere. Această abordare este similară celei propuse pentru vehiculele ușoare și necesită, ca un prim pas, introducerea obligatorie a unor aparate standardizate de măsurare a consumului de combustibil la bordul vehiculelor grele.

## **Articolul 12 – Ajustări ale anexelor I și II**

Progresele tehnice și modificările procedurilor de omologare de tip pot afecta nivelul valorilor oficiale ale emisiilor de CO<sub>2</sub> determinate pentru vehiculele grele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Pentru a lua în considerare aceste modificări, acest articol împuternicește Comisia să ajusteze anumiți parametri tehnici prevăzuți în anexele I și II, inclusiv prin adoptarea unei metodologii de determinare a unui vehicul reprezentativ pentru fiecare subgrup de vehicule, pe baza cărui ar fi evaluate respectivele modificări. Ajustările propuse se efectuează printr-o procedură clar definită, ai cărei pași sunt indicați în secțiunile 1 și 2 din anexa II.

## **Articolul 13 – Revizuirea și raportarea**

Acest articol impune Comisiei obligația de a furniza un raport privind eficacitatea prezentului regulament, care trebuie transmis în 2022. Raportul ar trebui să abordeze aspectul obiectivului privind reducerea emisiilor pentru 2030, precum și stabilirea obiectivelor privind reducerea emisiilor generate de alte vehicule grele care nu fac încă obiectul unor cerințe privind reducerea emisiilor. Raportul ar trebui să trateze, de asemenea, eficacitatea diverselor modalități, cu alte cuvinte a sistemului de stimulente pentru vehiculele cu emisii zero și scăzute și a mecanismului de credite și debite de emisii și să evalueze necesitatea continuării acestor modalități dincolo de anul 2030. După caz, raportul ar trebui să fie însoțit de o propunere de modificare a regulamentului.

## **Articolele 14 și 15 – Procedura comitetului și exercitarea delegării de competențe**

Este vorba de dispoziții standard privind procedura comitetului și delegarea de competențe.

## **Articolul 16 – Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009**

Această modificare vizează introducerea unui temei juridic în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Regulamentul privind omologarea de tip în ceea ce privește emisiile Euro 6) în scopul instituirii de către Comisie a unei proceduri privind conformitatea în circulație pentru verificarea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele. Această procedură este esențială pentru o supraveghere de piață eficace a sistemului de omologare de tip și a valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> utilizate în scopul respectării obiectivului prevăzut.

### **Anexa I**

Anexa I stabilește cerințele și formulele tehnice pentru următoarele elemente:

- includerea într-un subgrup de vehicule;
- calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător;
- calculul nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>;
- calculul obiectivului privind emisiile specifice pentru un producător;
- calculul traiectoriei de reducere a CO<sub>2</sub> și a creditelor și debitelor de emisii;
- determinarea emisiilor suplimentare ale unui producător.

### **Anexa II**

Anexa II stabilește procedurile de ajustare a nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>, cu alte cuvinte a factorilor de ajustare a sarcinii utile (secțiunea 1), și metodologia pentru luarea în considerare a modificărilor procedurilor pentru omologarea de tip (secțiunea 2).



Propunere de

## **REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

### **de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>17</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>18</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute stabilește un obiectiv ambițios și clar: până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi vor trebui să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero. Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății noastre trebuie să fie, de asemenea, reduse drastic, fără întârziere.
- (2) Ca urmare a Strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute, Comisia a adoptat două pachete de mobilitate, în mai<sup>19</sup> și, respectiv, noiembrie 2017<sup>20</sup>. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă care aplică strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute și asigură o tranziție ușoară către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți.
- (3) Prezentul regulament face parte din al treilea pachet „Europa în mișcare”, care aplică noua strategie de politică industrială din septembrie 2017<sup>21</sup> și are menirea de a finaliza procesul care permite Uniunii să profite pe deplin de beneficiile aduse de modernizarea și decarbonizarea mobilității. Scopul acestui pachet este de a face mobilitatea europeană mai sigură și mai accesibilă, industria europeană mai

---

<sup>17</sup> JO C , , p. .

<sup>18</sup> JO C , , p. .

<sup>19</sup> Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți, COM(2017) 283 final.

<sup>20</sup> Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute. O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii, COM(2017) 675 final.

<sup>21</sup> Investițiile într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă. O strategie reînnoită privind politica industrială a UE, COM(2017) 0479 final.

competitivă, locurile de muncă din Europa mai sigure și sistemul de mobilitate mai curat și mai bine adaptat la imperativul combaterii schimbărilor climatice. Acest lucru va necesita angajamentul deplin al Uniunii, al statelor membre și al părților interesate, nu în ultimul rând prin intensificarea eforturilor de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> și poluarea aerului.

- (4) Prezentul regulament prevede, împreună cu standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare<sup>22</sup>, o cale clară de urmat pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de sectorul transportului rutier și contribuie la atingerea obiectivului obligatoriu de reducere pe plan intern cu cel puțin 40 %, comparativ cu nivelul din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul întregii economii până în 2030, obiectiv aprobat atât în Concluziile Consiliului European din 23-24 octombrie 2014, cât și la reuniunea Consiliului Mediu din 6 martie 2015, în calitate de contribuție preconizată a Uniunii stabilită la nivel național în temeiul Acordului de la Paris.
- (5) În Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 s-a aprobat reducerea cu 30 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din 2005, în sectoarele neincluse în schema Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii. Emisiile din transportul rutier, care depășesc în continuare în mod semnificativ nivelurile din 1990, au o contribuție majoră la emisiile generate de aceste sectoare,. Dacă emisiile generate de transportul rutier ar continua să crească, acestea ar anula reducerile realizate de alte sectoare în vederea combaterii schimbărilor climatice.
- (6) Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au evidențiat importanța reducerii și după 2020 a emisiilor de gaze cu efect de seră și a riscurilor legate de dependența de combustibilii fosili în sectorul transporturilor, printr-o abordare amplă și neutră din punct de vedere tehnologic a promovării reducerii emisiilor și a eficienței energetice în sectorul transporturilor, a încurajării transportului electric și a utilizării surselor regenerabile de energie în transporturi.
- (7) O eficiență energetică ce contribuie la moderarea cererii este una dintre cele cinci dimensiuni care se consolidează reciproc și sunt strâns legate între ele ale Strategiei privind uniunea energetică, adoptată la 25 februarie 2015, al cărei obiectiv este de a le oferi consumatorilor din Uniune energie sigură, durabilă, competitivă și accesibilă ca preț. Strategia privind uniunea energetică evidențiază faptul că, deși toate sectoarele economice trebuie să întreprindă măsuri pentru creșterea eficienței consumului de energie, sectorul transporturilor are un imens potențial în această privință.
- (8) Emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, inclusiv de camioane, autobuze și autocare, reprezintă circa 6 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> din Uniune și circa 25 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul rutier. În absența unor măsuri suplimentare, este de așteptat ca proporția emisiilor generate de vehiculele grele să crească cu circa 9 % între 2010 și 2030. În prezent, dreptul Uniunii nu prevede cerințe de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele.
- (9) Pentru a valorifica integral potențialul în materie de eficiență energetică și a asigura contribuția întregului sector al transportului rutier la reducerea convenită a emisiilor

<sup>22</sup> Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007, (JO L, ....., p. ).

de gaze cu efect de seră, este oportun ca standardele deja existente privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare să fie completate prin stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi. Aceste standarde vor stimula inovarea în domeniul tehnologiilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, contribuind la consolidarea poziției de lider tehnologic a producătorilor și furnizorilor din Uniune.

- (10) Având în vedere că schimbările climatice sunt o problemă transfrontalieră și că este necesar să se asigure funcționalitatea pieței unice, atât pentru serviciile de transport rutier, cât și pentru vehiculele grele, este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele. Aceste standarde ar trebui concepute astfel încât să nu aducă atingere dreptului concurenței.
- (11) La definirea nivelurilor reducerilor care ar trebui atinse de parcul de vehicule grele din Uniune, ar trebui să se țină cont de eficacitatea respectivelor niveluri de reducere pentru asigurarea unei contribuții eficiente din punctul de vedere a costurilor la reducerea până în 2030 a emisiilor în sectoarele care fac obiectul Regulamentului [(UE) nr. .../2018 privind partajarea eforturilor], de costurile și economiile care ar rezulta pentru societate, producători, operatorii de transport și consumatori, precum și de implicațiile directe și indirecte ale acestora pentru ocuparea forței de muncă și inovare și de beneficiile conexe constând în reducerea poluării atmosferice și îmbunătățirea securității energetice.
- (12) Ca parte a punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009<sup>23</sup> a fost introdusă o nouă procedură de determinare a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele. Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei<sup>24</sup> prevede o metodologie, bazată pe instrumentul VECTO, prin care pot fi simulate emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil al vehiculelor grele întregi. Această metodologie permite să se țină seama de diversitatea sectorului vehiculelor grele și de gradul ridicat de adaptare a vehiculelor individuale. Într-o primă etapă, începând cu 1 ianuarie 2019, emisiile de CO<sub>2</sub> sunt determinate pentru patru grupe de vehicule grele, care reprezintă circa 65 %-70 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de parcul de vehicule grele din Uniune.
- (13) Având în vedere procesul de inovare și pentru a ține cont de aplicarea unor noi tehnologii care îmbunătățesc eficiența consumului de combustibil al vehiculelor grele, instrumentul de simulare VECTO și Regulamentul (UE) 2017/2400 vor fi actualizate permanent și în timp util.
- (14) Datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> determinate în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 trebuie monitorizate conform Regulamentului (UE) nr. .../2018 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>25</sup>. Pe aceste date se bazează stabilirea

---

<sup>23</sup> Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE.

<sup>24</sup> Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil pentru vehiculele grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei, JO L 349, 29.12.2017, p. 1

<sup>25</sup> Regulamentul (UE) nr. .../2018 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi, JO L, ..., ....

obiectivelor de reducere a emisiilor care trebuie atinse de cele patru grupe de vehicule grele cu cele mai mari emisii din Uniune, precum și stabilirea mediei emisiilor specifice ale unui producător pentru un an calendaristic dat.

- (15) Pentru 2025 ar trebui stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor, constând într-o reducere relativă a emisiilor medii de CO<sub>2</sub> din 2019 ale acestor vehicule grele, care să reflecte adoptarea unor tehnologii disponibile cu ușurință și eficiente din punctul de vedere al costurilor. Obiectivul pentru 2030 ar trebui considerat ținta aspirațiilor, iar obiectivul definitiv ar trebui determinat pe baza unei analize desfășurate în 2022, deoarece există mai multe incertitudini în privința adoptării unor tehnologii mai avansate care nu sunt încă disponibile cu ușurință.
- (16) Gazul natural lichefiat (GNL) este un combustibil disponibil ca alternativă la motorină pentru vehiculele grele. Implementarea tehnologiilor actuale și a tehnologiilor viitoare, mai inovatoare, bazate pe GNL va contribui la respectarea obiectivelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pe termen scurt și mediu, întrucât utilizarea tehnologiilor bazate pe GNL conduce la emisii de CO<sub>2</sub> mai mici decât cele ale vehiculelor pe motorină. Potențialul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> al vehiculelor alimentate cu GNL este deja integral reflectat în VECTO. În plus, tehnologiile actuale bazate pe GNL asigură un nivel scăzut de emisii de poluanți atmosferici, cum ar fi NO<sub>x</sub> și particulele în suspensie. Infrastructura minimă suficientă de alimentare cu combustibil este, de asemenea, disponibilă și se extinde în contextul aplicării cadrelor naționale de politică privind infrastructurile pentru combustibilii alternativi.
- (17) La calcularea nivelului de referință al emisiilor pentru 2019, pe care se bazează stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor pentru 2025 și 2030, ar trebui să se țină cont de potențialul de reducere preconizat al parcului de vehicule grele din perioada respectivă. Prin urmare, este oportun să fie excluse din acest calcul vehiculele de uz specific, cum ar fi vehiculele utilizate pentru colectarea gunoierului sau pentru lucrări de construcții. Aceste vehicule au, comparativ, un kilometraj redus și, ca urmare a traseelor specifice parcurse, măsurile tehnice de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil nu par să fie la fel de eficiente din punctul de vedere al costurilor ca în cazul vehiculelor grele utilizate pentru livrarea de bunuri.
- (18) Cerințele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar trebui exprimate în grame CO<sub>2</sub> pe tonă-kilometru, pentru a reflecta utilitatea vehiculelor grele.
- (19) Cerințele totale de reducere a emisiilor ar trebui repartizate echitabil între producători, ținând cont de diversitatea vehiculelor grele din punctul de vedere al proiectării și al modului de utilizare, al kilometrajului anual, al sarcinii utile și al configurației remorcii. Prin urmare, este oportun ca vehiculele grele să fie împărțite în subgrupuri diferite și separate de vehicule care să reflecte utilizarea tipică și caracteristicile tehnice specifice ale acestora. Prin stabilirea de obiective anuale specifice pentru fiecare producător, sub forma unei medii ponderate a obiectivelor definite pentru fiecare astfel de subgrup, se asigură, de asemenea, producătorilor posibilitatea de a compensa efectiv eventualele performanțe reduse ale vehiculelor din anumite subgrupuri cu performanțele superioare ale vehiculelor din alte subgrupuri, ținând cont de emisiile medii de CO<sub>2</sub> pe durata de viață a vehiculelor din diversele subgrupuri.
- (20) Respectarea de către un producător a obiectivelor sale specifice anuale ar trebui evaluată pe baza mediei emisiilor sale de CO<sub>2</sub>. La determinarea mediei emisiilor specifice, ar trebui avute în vedere și caracteristicile specifice reflectate în obiectivele fiecărui subgrup de vehicule. Drept urmare, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale

unui producător ar trebui să se bazeze pe media emisiilor determinate pentru fiecare subgrup, inclusiv prin aplicarea unei ponderi bazate pe kilometrajul anual mediu și pe sarcina utilă medie preconizate ale acestora, care reflectă emisiile totale de CO<sub>2</sub> pe durata de viață. Din cauza potențialului limitat de reducere a emisiilor al vehiculelor de uz specific, acestea nu ar trebui incluse în calculul mediei emisiilor specifice.

- (21) Spre deosebire de cazul autoturismelor și al camionetelor, pe piață nu sunt încă disponibile vehicule grele cu emisii zero sau scăzute, cu excepția autobuzelor. Prin urmare, ar trebui introdus un mecanism specific, sub forma creditelor suplimentare, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Acesta va asigura stimulente pentru producerea și adoptarea pe piața Uniunii a unor vehicule grele cu emisii zero sau scăzute, care ar completa instrumentele ce acționează asupra cererii, cum ar fi Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele nepoluante<sup>26</sup>.
- (22) Prin urmare, pentru calcularea mediei emisiilor specifice ale unui producător, toate vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute ar trebui luate în considerare de mai multe ori. Nivelul stimulentei ar trebui să varieze în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub> efective ale fiecărui vehicul. Pentru a evita o periclitate a obiectivelor de mediu, reducerile rezultate ar trebui să fie plafonate.
- (23) Vehiculele grele cu emisii scăzute ar trebui să beneficieze de stimulente numai dacă emisiile lor de CO<sub>2</sub> sunt mai mici de jumătate din media emisiilor de CO<sub>2</sub> ale parcului Uniunii din 2025. Această abordare este similară cu cea aplicată în cazul vehiculelor ușoare și ar stimula inovarea în domeniu.
- (24) Mecanismul de stimulare a adoptării vehiculelor grele cu emisii zero ar trebui să includă și camioanele mai mici, autobuzele și autocarele, pentru care prezentul regulament nu prevede obiective privind emisiile de CO<sub>2</sub>. Aceste vehicule pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ la soluționarea problemei poluării atmosferice din orașe. Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că există deja pe piață autobuze cu emisii zero, a căror adoptare este stimulată prin măsuri de la nivelul cererii, cum ar fi achizițiile publice. Prin urmare, pentru a se asigura un echilibru al stimulentei între diversele tipuri de vehicule, reducerile aferente camioanelor mai mici, autobuzelor și autocarelor cu emisii zero ar trebui să fie la rândul lor plafonate.
- (25) Pentru a promova o punere în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor a cerințelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, ținând în același timp cont de componenta variabilă a parcului de vehicule și de fluctuațiile emisiilor de-a lungul anilor, producătorii ar trebui să aibă posibilitatea de a compensa performanțele superioare înregistrate într-un an în raport cu obiectivele privind emisiile specifice cu performanțele reduse din alt an.
- (26) Pentru a stimula atingerea cât mai rapidă a obiectivelor, un producător a cărui medie a emisiilor specifice este inferioară traiectoriei de reducere a emisiilor, definită de emisiile din 2019 și de obiectivul din 2025, ar trebui să aibă posibilitatea de a acumula credite de emisii pentru calculul prin care se verifică respectarea obiectivelor din 2025. În mod similar, un producător a cărui medie a emisiilor specifice este inferioară traiectoriei de reducere a emisiilor, definită de obiectivele

---

<sup>26</sup> Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

din 2025 și 2030, ar trebui să aibă posibilitatea de a acumula credite de emisii pentru calculul prin care se verifică respectarea obiectivelor din perioada 2025-2029.

- (27) În cazul nerespectării obiectivului privind emisiile specifice în vreunul dintre anii din perioada 2025-2029, un producător ar trebui să aibă, de asemenea, posibilitatea de a obține un debit de emisii limitat. Cu toate acestea, până în 2029, producătorii ar trebui să lichideze eventualele debite de emisii rămase.
- (28) Creditele și debitele de emisii ar trebui avute în vedere numai pentru a verifica respectarea de către un producător a obiectivului său privind emisiile specifice și nu ca active transferabile sau supuse unor măsuri fiscale.
- (29) Comisia ar trebui să impună o sancțiune financiară, sub forma unei prime pentru emisiile suplimentare, dacă se constată că un producător are emisii suplimentare, ținând cont de creditele și debitele de emisii ale acestuia. Pentru a furniza producătorilor suficiente stimulente pentru a lua măsuri de reducere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, ar trebui ca prima să depășească media costurilor marginale ale tehnologiilor necesare pentru respectarea obiectivelor. Prima ar trebui considerată venit la bugetul general al Uniunii. Metodologia de colectare a primelor ar trebui stabilită printr-un act de punere în aplicare, ținând cont de metodologia adoptată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009.
- (30) Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament este necesar un mecanism robust de asigurare a respectării normelor. Obligațiile de a furniza date exacte, impuse producătorilor în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../2018 [privind monitorizarea și raportarea referitoare la vehiculele grele], și amenziile administrative care pot fi impuse în cazul nerespectării acestor obligații contribuie la asigurarea fiabilității datelor utilizate pentru a verifica respectarea obiectivelor prevăzute de prezentul regulament.
- (31) Pentru realizarea reducerilor emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzute în prezentul regulament este esențial ca emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate în uz să fie conforme cu valorile determinate conform Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și măsurilor de punere în aplicare a acestuia. Prin urmare, la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a lua în considerare orice neconformitate sistematică a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate în uz, constatată de autoritățile de omologare de tip.
- (32) Pentru a putea întreprinde astfel de măsuri, Comisia ar trebui să aibă competența de a elabora și a pune în aplicare o procedură de verificare a conformității în funcționare a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate pe piață. Regulamentul (CE) nr. 595/2009 ar trebui modificat în acest sens.
- (33) Eficacitatea obiectivelor stabilite în prezentul regulament pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> depinde în mare măsură de reprezentativitatea metodologiei utilizate pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub>. În conformitate cu avizul Mecanismului de consiliere științifică (MCS)<sup>27</sup> referitor la vehiculele ușoare, este oportun ca și în cazul vehiculelor grele să fie instituit un mecanism de evaluare a reprezentativității, în condiții reale de conducere, a valorilor reprezentând emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul energetic, determinate conform Regulamentului (UE) 2017/2400. Comisia ar trebui să aibă competența de a se asigura că astfel de date sunt disponibile public și, după

---

<sup>27</sup> Grupul la nivel înalt de consilieri științifici, Avizul științific 1/2016 „Eliminarea decalajului dintre emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor ușoare constatate în condiții reale de conducere și cele calculate în cadrul testelor de laborator”.

caz, de a elabora procedurile de identificare și colectare a datelor necesare pentru astfel de evaluări.

- (34) În 2022, Comisia ar trebui să evalueze eficacitatea standardelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> prevăzute în prezentul regulament și în special nivelul reducerilor care trebuie realizate până în 2030, modalitățile care ar trebui să fie disponibile pentru atingerea respectivului obiectiv și a unor obiective mai ambițioase, precum și stabilirea unor obiective de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru alte tipuri de vehicule grele, cum ar fi camioanele mai mici, autobuzele, autocarele și remorcile. Această evaluare ar trebui să ia, de asemenea, în considerare, strict în sensul prezentului regulament, vehiculele grele și combinațiile de vehicule care depășesc greutatea și dimensiunile standard aplicabile în transportul național, de exemplu soluțiile modulare.
- (35) Pentru a se asigura că emisiile specifice de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele continuă să fie reprezentative și complet actualizate, modificările Regulamentului (CE) nr. 595/2009 și ale actelor de punere în aplicare a acestuia care afectează respectivele valori trebuie să se reflecte în prezentul regulament. În acest scop, Comisia ar trebui să aibă competența de a stabili o metodologie de definire a unui vehicul greu reprezentativ pentru fiecare subgrup de vehicule, pe baza căreia ar trebui evaluate modificările aduse emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>.
- (36) Competențele de punere în aplicare prevăzute la articolul 8 alineatul (3), la articolul 9 alineatul (3), la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 12 alineatul (2) ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>28</sup>.
- (37) Pentru a modifica sau a completa elemente neesențiale ale dispozițiilor prezentului regulament, ar trebui delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competența de a adopta acte pentru ajustarea nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>, prevăzută la articolul 12 alineatul (2), și pentru modificarea anumitor parametri tehnici din anexele I și II, inclusiv a ponderilor corespunzătoare profilurilor de operare, a sarcinilor utile ale vehiculelor și a kilometrajelor anuale, precum și a factorilor de ajustare a sarcinii utile. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare<sup>29</sup>. În particular, pentru a se asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei implicate în elaborarea actelor delegate.
- (38) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv stabilirea unor standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul

---

<sup>28</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

<sup>29</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*  
*Obiectul și obiectivul*

Pentru a contribui la atingerea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 cu 30 % sub nivelurile din 2005 în sectoarele care fac obiectul articolului 2 din Regulamentul (UE) nr. 2018/... [Regulamentul privind partajarea eforturilor] și la atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, precum și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, prezentul regulament stabilește standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi, care să ducă la o scădere a emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale parcului de vehicule grele noi din Uniune față de nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>, după cum urmează:

- (a) cu 15 % de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029;
- (b) cu cel puțin 30 % după 1 ianuarie 2030, sub rezerva revizuirii acestei dispoziții în temeiul articolului 13.

Nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> se bazează pe datele de monitorizare din 2019, raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. .../2018 [privind monitorizarea și raportarea referitoare la vehiculele grele], excluzând vehiculele de uz specific, și se calculează în conformitate cu punctul 3 din anexa I.

*Articolul 2*  
*Domeniul de aplicare*

- (1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor noi din categoriile N2 și N3 având următoarele caracteristici:
  - (a) camioane rigide cu o configurație a osiilor de 4x2 și o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 16 tone;
  - (b) camioane rigide cu o configurație a osiilor de 6x2;
  - (c) autotractoare cu o configurație a osiilor de 4x2 și o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat de peste 16 tone;
  - (d) autotractoare cu o configurație a osiei de 6x2;

Regulamentul se aplică, de asemenea, în sensul articolului 5 și al punctului 2.3 din anexa I, vehiculelor din categoriile M2 și M3 și vehiculelor din categoria N care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 510/2011 și nu au caracteristicile prevăzute la literele (a)-(d).

- (2) În sensul prezentului regulament, vehiculele menționate la alineatul (1) sunt considerate vehicule grele noi într-un anumit an calendaristic dacă sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată în anul respectiv și dacă nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii.

Nu se ia în considerare o înmatriculare anterioară în afara Uniunii care a avut loc cu mai puțin de trei luni înaintea înmatriculării în Uniune.



*Articolul 3*  
*Definiții*

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „nivel de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>” înseamnă media emisiilor specifice din 2019 ale tuturor vehiculelor grele noi din toate subgrupurile de vehicule, cu excepția vehiculelor de uz specific, determinat în conformitate cu punctul 3 din anexa I;
- (b) „emisiile specifice” înseamnă emisiile de CO<sub>2</sub> ale unui vehicul greu individual, determinate în conformitate cu punctul 2.1 din anexa I;
- (c) „media emisiilor specifice” înseamnă media emisiilor specifice ale vehiculelor grele noi ale unui producător într-un anumit an calendaristic, determinată în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I;
- (d) „obiectivul privind emisiile specifice” înseamnă obiectivul unui producător individual, exprimat în g/tkm și determinat anual, pentru anul calendaristic anterior, în conformitate cu punctul 4 din anexa I;
- (e) „camion rigid” înseamnă un camion care nu este proiectat sau construit pentru remorcarea unei semiremorci;
- (f) „autotractor” înseamnă o unitate de tractare proiectată și construită în mod exclusiv sau în principal pentru a remorca semiremorci;
- (g) „subgrup de vehicule” înseamnă o grupare de vehicule, definită la punctul 1 din anexa I, caracterizate de un set comun și distinctiv de criterii tehnice relevante pentru determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil ale acestora;
- (h) „vehicul de uz specific” înseamnă un vehicul greu care nu este destinat livrării de bunuri și pentru care emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil au fost determinate, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, numai pentru alte profiluri de operare decât cele definite la punctul 2.1 din anexa I la prezentul regulament;
- (i) „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil de transmiterea datelor privind vehiculele grele noi în temeiul articolului 5 din Regulamentul (UE) nr. .../2018 sau, în cazul vehiculelor grele cu emisii zero, persoana sau organismul responsabil față de autoritatea de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip a unui vehicul întreg sau ale aprobării individuale în conformitate cu Directiva 2007/46/CE și pentru asigurarea conformității producției;
- (j) „vehicul greu cu emisii zero” înseamnă un vehicul greu fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă ale cărui emisii determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt mai mici de 1 g CO<sub>2</sub>/kWh sau ale cărui emisii determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt mai mici de 1 g CO<sub>2</sub>/km;
- (k) „vehicul greu cu emisii scăzute” înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO<sub>2</sub>, determinate în conformitate cu punctul 2.1 din anexa I, sunt mai mici de 350 g CO<sub>2</sub>/km;
- (l) „profil de operare” înseamnă o combinație între ciclul de viteză urmărit, sarcina utilă a vehiculului, configurația caroseriei sau a remorcii și alți parametri, după caz, care reflectă utilizarea specifică a vehiculului și pe baza cărora sunt determinate valorile oficiale ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil ale unui vehicul greu;

- (m) „ciclul de viteză urmărit” înseamnă descrierea vitezei vehiculului pe care șoferul intenționează să o atingă sau la care acesta este limitat de condițiile de trafic, ca funcție de distanța parcursă într-o cursă;
- (n) „sarcina utilă a vehiculului” înseamnă greutatea bunurilor sau a persoanelor pe care un vehicul le transportă în diverse condiții.

#### *Articolul 4*

##### *Media emisiilor specifice ale unui producător*

În 2020 și în fiecare an calendaristic ulterior, Comisia determină pentru fiecare producător, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub>, exprimată în g/tkm, pentru anul precedent, ținând cont de următoarele elemente:

- (a) datele raportate în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../2018 [privind monitorizarea și raportarea referitoare la vehiculele grele] pentru vehiculele grele noi ale unui producător înmatriculate în anul relevant, cu excepția vehiculelor de uz specific;
- (b) factorul pentru emisii zero sau scăzute, determinat în conformitate cu articolul 5.

Media emisiilor specifice se calculează în conformitate cu punctul 2.7 din anexa I.

#### *Articolul 5*

##### *Vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute*

- (1) În 2020 și în fiecare an calendaristic ulterior, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru anul calendaristic precedent, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), factorul pentru emisii zero sau scăzute prevăzut la articolul 4 litera (b).

Factorul pentru emisii zero sau scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele cu emisii zero sau scăzute din parcul de autovehicule al producătorului dintr-un an calendaristic, inclusiv de numărul și de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor cu emisii zero din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf, precum și ale vehiculelor de uz specific cu emisii zero sau scăzute.

factorul pentru emisii zero sau scăzute se calculează în conformitate cu punctul 2.3 din anexa I.

- (2) În sensul alineatului (1), vehiculele grele cu emisii zero sau scăzute sunt numărate după cum urmează:
  - (a) un vehicul greu cu emisii zero este considerat ca reprezentând două vehicule;
  - (b) un vehicul greu cu emisii scăzute este considerat ca reprezentând până la două vehicule, în funcție de emisiile sale specifice de CO<sub>2</sub> și de un nivel-limită al emisiilor de 350 g CO<sub>2</sub>/km.
- (3) Factorul pentru emisii zero sau scăzute reduce media emisiilor specifice ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția vehiculelor grele cu emisii zero din categoriile menționate la articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf reduce media emisiilor specifice ale unui producător cu maximum 1,5 %.

## Articolul 6

### Obiectivele privind emisiile specifice pentru fiecare producător

În 2026 și în fiecare an calendaristic ulterior, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru anul calendaristic precedent, prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (1), un obiectiv privind emisiile specifice. Obiectivul privind emisiile specifice este suma produselor următoarelor valori pentru toate subgrupurile de vehicule:

- (a) obiectivul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 1 litera (a) sau (b), după caz;
- (b) nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>;
- (c) cota de vehicule deținută de producător în fiecare subgrup de vehicule;
- (d) factorii de ponderare a kilometrajului anual și a sarcinii utile a vehiculelor aplicați fiecărui subgrup.

Obiectivul privind emisiile specifice este calculat în conformitate cu punctul 4 din anexa I.

## Articolul 7

### Creditele și debitele de emisii

- (1) Pentru a verifica dacă un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice în perioada 2025-2029, se ține cont de creditele și debitele de emisii ale acestuia, care corespund numărului de vehicule grele noi, cu excepția vehiculelor de uz specific, ale producătorului dintr-un an calendaristic, înmulțit cu diferența dintre:
  - (a) traiectoria de reducere a CO<sub>2</sub> menționată la alineatul (2) și media emisiilor specifice ale producătorului, dacă această diferență este pozitivă („credite de emisii”);
  - (b) media emisiilor specifice și obiectivul privind emisiile specifice al producătorului, dacă această diferență este pozitivă („debite de emisii”).

Creditele de emisii trebuie să fie obținute în perioada 2019-2029. Cu toate acestea, creditele obținute în perioada 2019-2024 sunt luate în considerare numai pentru verificarea respectării de către producător a obiectivului privind emisiile specifice pentru 2025.

Debitele de emisii trebuie să fie obținute în perioada 2025-2029, dar debitul total nu trebuie să depășească 5 % din obiectivul privind emisiile specifice al producătorului pentru 2025, înmulțit cu numărul de vehicule grele ale producătorului din anul respectiv („limita debitelor de emisii”).

Creditele și debitele de emisii obținute în 2025 și în oricare din anii calendaristici ulterioari, până în 2028, sunt reportate, în cazul în care sunt disponibile, de la un an calendaristic la altul, până în 2029, când eventualele debite de emisii rămase vor fi lichidate.

- (2) Traiectoria de reducere a CO<sub>2</sub> menționată la alineatul (1) litera (a) se stabilește pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I, pe baza unei traiectorii liniare trasate între nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 1 al doilea paragraf și obiectivul pentru 2025 prevăzut la același articol litera (a) și între obiectivul pentru 2025 și obiectivul pentru 2030 prevăzut la același articol litera (b).

*Articolul 8*  
*Respectarea obiectivelor privind emisiile specifice*

- (1) Dacă se constată, în conformitate cu alineatul (2), că un producător are emisii suplimentare, într-un an calendaristic începând cu 2025, Comisia impune o primă pentru emisiile suplimentare, calculată potrivit formulei următoare:

(Prima pentru emisiile suplimentare) = (Emisiile suplimentare x 6 800 EUR/g CO<sub>2</sub>/tkm)

- (2) Se consideră că un producător are emisii suplimentare în oricare dintre cazurile următoare:
- (a) dacă, în unul din anii calendaristici din perioada 2025-2028, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii depășește limita debitelor de emisii prevăzută la articolul 7 alineatul (1);
  - (b) în anul calendaristic 2029, dacă diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii este pozitivă;
  - (c) în anii calendaristici începând cu 2030, dacă media emisiilor specifice ale producătorului este mai mare decât obiectivul privind emisiile specifice al acestuia.

Emisiile suplimentare dintr-un anumit an calendaristic se calculează în conformitate cu punctul 6 din anexa I.

- (3) Comisia stabilește mijloacele de colectare a primelor pentru emisiile suplimentare menționate la alineatul (1) prin acte de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).
- (4) Primele pentru emisii suplimentare sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.

*Articolul 9*  
*Verificarea datelor de monitorizare*

- (1) Autoritățile de omologare de tip raportează Comisiei fără întârziere abaterile emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele aflate în circulație, de la valorile respective menționate în certificatele de conformitate sau în dosarul clientului, constatate în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la [articolul 5 alineatul (4) litera (1)] din Regulamentul (CE) nr 595/2009.
- (2) Comisia ia în considerare aceste abateri la calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător.
- (3) Comisia adoptă norme detaliate privind procedurile de raportare a respectivelor abateri și de luare în considerare a acestora la calculul mediei emisiilor specifice. Aceste proceduri se adoptă prin acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

*Articolul 10*  
*Publicarea datelor și a performanțelor producătorilor*

- (1) Prin acte de punere în aplicare care trebuie adoptate până la data de 31 octombrie a fiecărui an, Comisia publică o listă care conține:

- (a) începând cu 2020, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale fiecărui producător din anul calendaristic precedent menționată la articolul 4;
- (b) începând cu 2020, factorul pentru emisii zero sau scăzute menționat la articolul 5;
- (c) începând cu 2026, pentru fiecare producător, obiectivul acestuia privind emisiile specifice din anul calendaristic precedent, menționat la articolul 6;
- (d) din 2020 până în 2030, pentru fiecare producător, traiectoria de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, creditele de emisie și, începând cu 2026, debitele de emisie ale acestuia din anul precedent, menționate la articolul 7;
- (e) începând cu 2026, pentru fiecare producător, emisiile suplimentare ale acestuia din anul calendaristic precedent menționate la articolul 8;
- (f) începând cu 2020, media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale tuturor vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent.

Lista, care urmează să fie publicată până la 31 octombrie 2020 include nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzut la articolul 1.

- (2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a ajusta nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzut la alineatul (1) de la prezentul articol după cum urmează:
  - (a) dacă valorile sarcinii utile a vehiculului au fost ajustate în temeiul articolului 12 alineatul (1) litera (c) și în conformitate cu procedura prevăzută la punctul 1 din anexa II;
  - (b) dacă a fost determinat un factor de ajustare în temeiul articolului 12 alineatul (2), prin aplicarea acestui factor de ajustare la nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Comisia publică nivelurile de referință ajustate ale emisiilor de CO<sub>2</sub> și aplică aceste valori la calculul obiectivelor privind emisiile specifice pentru fiecare producător, aplicabile în anii calendaristici de după intrarea în vigoare a actelor delegate prin care sunt ajustate valorile.

#### *Articolul 11*

##### *Emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de energie în condiții reale de conducere*

- (1) Comisia monitorizează și evaluează reprezentativitatea în condiții reale de conducere a valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil, determinate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400. Comisia se asigură că publicul este informat cu privire la modul în care evoluează în timp această reprezentativitate.
- (2) În acest scop, Comisia asigură disponibilitatea, din partea producătorilor sau a autorităților naționale, după caz, a unor date fără caracter personal fiabile privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de energie în condiții reale de conducere ale vehiculelor grele.
- (3) Comisia poate adopta, prin acte de punere în aplicare, măsurile menționate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

*Articolul 12*  
*Ajustări ale anexelor I și II*

- (1) Pentru a se asigura că parametrii tehnici utilizați pentru calculul mediei emisiilor specifice ale unui producător în temeiul articolului 4 și pentru calculul obiectivelor privind emisiile specifice în temeiul articolului 6 țin cont de progresele tehnice și de evoluția logisticii transportului de marfă, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15 pentru a modifica următoarele dispoziții prevăzute în anexele I și II:
- (a) intrările referitoare la tipul de cabină și la puterea motorului din tabelul 1 din anexa I, precum și definițiile termenilor de „cabină cu cușetă” și „cabină de zi” menționate în tabelul respectiv;
  - (b) ponderile pentru profilele de operare, prevăzute în tabelul 2 din anexa I;
  - (c) valorile sarcinii utile a vehiculului prevăzute în tabelul 3 din anexa I și factorii de ajustare a sarcinii utile a vehiculului prevăzuți în tabelul 1 din anexa II;
  - (d) valorile kilometrajului anual prevăzute în tabelul 4 din anexa I;
- (2) Dacă procedurile pentru omologare de tip prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și în măsurile de punere în aplicare a acestuia sunt modificate astfel încât nivelul emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor reprezentative definite în temeiul prezentului alineat crește sau scade cu mai mult de 5 g CO<sub>2</sub>/km, Comisia aplică, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) litera (b), o ajustare a nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 11 alineatul (1), care se calculează cu formula prevăzută la punctul 2 din anexa II.

Prin acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 14 alineatul (2), Comisia stabilește o metodologie pentru definirea unuia sau a mai multor vehicule reprezentative pentru un subgrup de vehicule, inclusiv a ponderilor statistice ale acestora, pe baza cărora se determină ajustarea, ținând cont de datele de monitorizare raportate în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../2018 și de caracteristicile tehnice ale vehiculelor indicate la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2017/2400.

*Articolul 13*  
*Revizuirea și raportarea*

Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind eficacitatea prezentului regulament, obiectivul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> care trebuie stabilit pentru 2030 în temeiul articolului 1 și stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru alte tipuri de vehicule grele, inclusiv pentru remorci. Acest raport include, de asemenea, o evaluare a eficacității modalităților, vizând, în special, vehiculele cu emisii zero sau scăzute, în special autobuzele, ținând cont de obiectivele stabilite în Directiva 2009/33/CE<sup>30</sup>, a sistemului de credite pentru CO<sub>2</sub> și a măsurii în care este adecvată prelungirea aplicării acestor modalități în 2030 și în anii următori și, după caz, este însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.

---

<sup>30</sup> Directiva 2009/33/CE privind vehiculele nepoluante, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../UE.

*Articolul 14*  
*Procedura comitetului*

- (1) Comisia este asistată de Comitetul xxx instituit prin Regulamentul (UE) nr. .../2018 [Guvernanța]. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 15*  
*Exercitarea delegării de competențe*

- (1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 10 alineatul (2) și la articolul 12 alineatul (1) este conferită Comisiei, pentru o perioadă de timp nedeterminată, de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 10 alineatul (2) și la articolul 12 alineatul (1) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe menționate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (2) și al articolului 12 alineatul (1) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu formulează obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 16*  
*Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009*

La articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se adaugă următoarea literă (1):

- „(1) o procedură pentru a verifica, pe baza unor eșantioane adecvate și reprezentative, dacă vehiculele care au fost înmatriculate și au intrat în circulație respectă valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil determinate în temeiul prezentului regulament și al măsurilor de punere în aplicare a acestuia;”.

*Articolul 17*  
*Intrarea în vigoare*

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. Denumirea propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB
- 1.3. Tipul propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiectiv(e)
- 1.5. Motivele propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata și impactul financiar
- 1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)

### **2. MĂSURI DE GESTIUNE**

- 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare
- 2.2. Sistemul de gestiune și de control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

### **3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI**

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
  - 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor*
  - 3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor operaționale*
  - 3.2.3. *Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ*
  - 3.2.4. *Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual*
  - 3.2.5. *Contribuția terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

## FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

### 1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi

#### 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB<sup>31</sup>

34: Politici climatice

#### 1.3. Tipul propunerii/inițiativei

- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă**
- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**<sup>32</sup>
- Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**
- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

#### 1.4. Obiectiv(e)

##### 1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

Propunerea constituie o măsură legislativă-cheie a celui de al treilea pachet „Europa în mișcare”. Aceasta contribuie, de asemenea, la punerea în aplicare a Strategiei europene pentru mobilitatea cu emisii scăzute, elaborată de Comisie și adoptată în 2016, și a planului său de acțiune pentru creșterea eficienței combustibilului și reducerea emisiilor generate de vehiculele grele, și anume, camioane, autobuze și autocare.

Propunerea contribuie la îndeplinirea angajamentului Uniunii de a reduce cu cel puțin 40 % emisiilor pe plan intern până în 2030, față de 1990.

##### 1.4.2. Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

###### Obiectivul specific nr. 3

Continuarea decarbonizării sectorului transporturilor în Uniune prin dezvoltarea și punerea în aplicare a unor politici armonizate (în colaborare cu alte direcții generale, precum DG MOVE, GROW,...)

###### Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Activitatea ABB 34 02 - Politici climatice la nivelul Uniunii și la nivel internațional

Activitatea ABB 07 02 - Politica în domeniul mediului la nivelul Uniunii și la nivel internațional

<sup>31</sup> ABM (activity based management): gestiune pe activități; ABB (activity based budgeting): întocmirea bugetului pe activități.

<sup>32</sup> Astfel cum sunt menționate la articolul 54 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

### 1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

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

Propunerea va stabili standarde de emisii de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi introduse pe piața Uniunii.

Propunerea:

- va contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele;
- va reduce costurile de exploatare pentru operatorii de transport și/sau costurile de transport pentru consumatori;
- va ajuta sectorul vehiculelor grele din Europa să își mențină poziția de lider în domeniul tehnologiei și inovației.

### 1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

*A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.*

Indicatorul 1: Media anuală a emisiilor de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în UE și care intră sub incidența legislației de certificare, pentru fiecare clasă de vehicule, producător și stat membru.

Indicatorul 2: Un nivel ridicat al inovării măsurat în termeni de noi brevete ale producătorilor europeni de vehicule grele legate de tehnologii eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil și vehicule cu emisii zero/scăzute.

Indicatorul 3: Nivelul de ocupare a forței de muncă va fi monitorizat pe baza statisticilor Eurostat disponibile publicului privind datele referitoare la ocuparea forței de muncă la nivel sectorial în Uniune.

Indicatorul 4: Monitorizarea calității aerului cu ajutorul datelor privind poluanții atmosferici raportate de AEM în temeiul AirBase<sup>33</sup>.

Indicatorul 5: Îmbunătățirea securității energetice va fi monitorizată pe baza statisticilor Eurostat privind importurile de combustibili, inclusiv combustibili utilizați în transporturi.

## 1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

### 1.5.1. *Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Producătorii de vehicule grele nou-înmatriculate în Uniune ar trebui:

- să respecte obiectivele specifice stabilite privind emisiile de CO<sub>2</sub>;
- 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.

<sup>33</sup>

AirBase este baza de date europeană privind calitatea aerului administrată de AEM prin Centrul Tematic European pentru Aer și Schimbări Climatice. Aceasta conține date de monitorizare a calității aerului și informații prezentate de țările participante din întreaga Uniune. Baza de date privind calitatea aerului constă dintr-o serie cronologică multianuală de date privind măsurarea calității aerului și statistici referitoare la o serie de poluanți atmosferici.

### 1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției UE

Atât piețele pentru noile vehicule grele, cât și cele pentru servicii de transport funcționează la nivelul UE și sunt parte integrantă a pieței unice. Standardele de emisii stabilite la nivelul Uniunii vor evita fragmentarea pieței și denaturarea concurenței și vor fi mai eficiente din punctul de vedere al costurilor decât orice acțiune întreprinsă la nivelul statelor membre individuale.

Industria autovehiculelor are nevoie de cât mai multă certitudine în materie de reglementare posibil pentru a fi în măsură să facă investițiile semnificative de capital necesare pentru a maximiza economiile de combustibil ale noilor tipuri de vehicule și cu atât mai mult pentru trecerea la noi surse de energie primară. Standardele oferă această certitudine pentru o perioadă de planificare pe termen lung și nu ar putea fi puse în aplicare cu aceeași eficacitate și certitudine la nivelul statelor membre.

### 1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențe anterioare similare

Pentru vehiculele ușoare, ca de exemplu autoturismele și camionetele, standardele obligatorii de emisii de CO<sub>2</sub> la nivelul UE au condus la îmbunătățirea nivelurilor de eficiență a consumului de combustibil și la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

În urma evaluării regulamentelor existente, s-a concluzionat că legislația este în continuare relevantă și, în general, coerentă și că a generat reduceri semnificative ale emisiilor, fiind, în același timp, mai eficientă din punctul de vedere al costurilor decât se anticipase inițial în ceea ce privește atingerea obiectivelor stabilite.

Standardele de emisii de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi care au fost propuse se bazează pe învățămintele desprinse pe baza standardelor de emisii pentru vehiculele ușoare. La fel ca în cazul autoturismelor și camionetelor sunt prevăzute mai multe mecanisme de flexibilitate pentru a asigura o punere în aplicare eficientă a standardelor. Cu toate acestea, caracteristicile speciale ale sectorului vehiculelor grele au necesitat, de asemenea, câteva elemente noi în ceea ce privește elaborarea standardelor de emisii de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele.

### 1.5.4. Compatibilitatea și posibilă sinergie cu alte instrumente corespunzătoare

Propunerea este în concordanță cu politicile UE existente în materie de mobilitate, care constau printre altele din măsuri cum ar fi sistemul de omologare UE de tip, Regulamentul privind certificarea<sup>34</sup>, Regulamentul privind monitorizarea și raportarea<sup>35</sup>, Directiva „Eurovigneta”<sup>36</sup>, Directiva privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate<sup>37</sup>, Directiva privind vehiculele nepoluante<sup>38</sup>, Directiva privind calitatea carburanților.

<sup>34</sup> Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei.

<sup>35</sup> COM (2017) 0279 final.

<sup>36</sup> Directiva 2011/76/UE.

<sup>37</sup> Directiva 2015/719/UE.

<sup>38</sup> Directiva 2009/33/CE.

## 1.6. Durata și impactul financiar

Propunere/inițiativă pe **durată determinată**

- Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- Impact financiar din AAAA până în AAAA

Propunere/inițiativă pe **durată nedeterminată**

- punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate începând din 2019, cu durată nedeterminată,
- urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

## 1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)<sup>39</sup>

**Gestiune directă** asigurată de către Comisie

- de către serviciile sale, inclusiv prin intermediul personalului din delegațiile Uniunii;
- de către agențiile 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 208 și 209 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 PESK, în temeiul titlului V din TUE, identificate în actul de bază relevant.
- *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

Observații

---

<sup>39</sup> Explicațiile privind modurile de gestiune, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

## 2. MĂSURI DE GESTIUNE

### 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

*A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții*

Impacturile efective ale legislației vor fi monitorizate și evaluate în raport cu un set de indicatori adaptați obiectivelor de politică specifice care trebuie atinse cu această legislație (a se vedea punctul 1.4.4 de mai sus pentru detalii cu privire la indicatori).

O evaluare la jumătatea perioadei a legislației, prevăzută pentru 2022, va permite Comisiei să evalueze eficacitatea acesteia și, dacă este cazul, să propună modificări.

În conformitate cu Propunerea de regulament privind monitorizarea și raportarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele, Comisia va colecta datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil, care rezultă din procedura de certificare. Prin urmare, monitorizarea este strâns legată de procesul de certificare, precum și de operarea și gestionarea instrumentului de simulare VECTO.

Propunerea referitoare la standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> prezintă două măsuri de monitorizare suplimentare pentru a completa Regulamentul privind monitorizarea și raportarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele:

1. Colectarea, publicarea și monitorizarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere raportate de producători și bazate pe dispozitivele standardizate obligatorii.
2. Introducerea unor teste privind conformitatea în circulație și obligația de a raporta abaterile de la valorile aferente omologării de tip, care ar putea fi soluționate printr-un mecanism de corecție.

Aceste măsuri de monitorizare suplimentare ar consolida procesul de monitorizare și ar garanta eficacitatea propunerii de inițiativă legislativă.

### 2.2. Sistemul de gestiune și de control

#### 2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Monitorizarea eficientă este condiționată de buna funcționare a procesului de certificare și de date fiabile privind emisiile obținute prin intermediul instrumentului VECTO, utilizate în scopurile Regulamentului privind monitorizarea și raportarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele.

Riscul legat de date greșite privind emisiile sau de raportarea târzie de către producători sau statele membre în temeiul Regulamentului privind monitorizarea și raportarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele ar putea conduce la dificultăți în punerea în aplicare a standardelor privind emisiile de CO<sub>2</sub>.

#### 2.2.2. Informații privind sistemul de control intern instituit

Metodele de control preconizate sunt prevăzute în Regulamentul financiar și în normele de aplicare.

#### 2.2.3. Estimarea costurilor și a beneficiilor controalelor și evaluarea nivelului prevăzut de risc de eroare

N/A

### 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

*A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.*

În plus față de aplicarea Regulamentului financiar pentru prevenirea fraudei și a neregulilor, propunerea prevede sancțiuni financiare în caz de neconformitate cu obiectivele privind emisiile specifice de CO<sub>2</sub>. Mai mult, astfel cum se explică la punctul 2.1 de mai sus, propunerea prevede monitorizarea consumului de combustibil în condiții reale de conducere, precum și teste privind conformitatea în circulație și mecanisme de corecție în cazul unei abateri semnificative între datele în condiții reale de conducere și cele aferente omologării de tip. Aceste măsuri vor garanta eficacitatea propunerii și vor reduce la minimum riscul apariției unor nereguli.

### 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	Tipul decheltuieli	Contribuție			
	Număr [2][Rubrica Naturale.....] Resurse	Dif./ Nedif <sup>40</sup>	Țări AELS <sup>41</sup>	Țări candidate <sup>42</sup>	Țări terțe	În sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
2	34 02 01: Reducerea emisiilor de GES (atenuare)	Dif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul decheltuieli	Contribuție			
	Număr [...]Rubrica.....] .....	Dif./ Nedif.	Țări AELS	Țări candidate	Țări terțe	În sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	[...][XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

<sup>40</sup> Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

<sup>41</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>42</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.



### 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

[Această secțiune se completează folosind [foaia de calcul privind datele bugetare cu caracter administrativ](#) (al doilea document din anexa la prezenta fișă financiară) și încărcată în CISNET pentru consultarea interserviciii.]

#### 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual		Numărul 2	Creștere durabilă: Resurse naturale							
Comisia Europeană <sup>43</sup>			Anul 2019 <sup>44</sup>	Anul 2020	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL 2019-2020
•Credite operaționale										
34.02.01	Angajamente	(1)	0,500	0,500						1,000
	Plăți	(2)	0,500	0,500						1,000
Numărul liniei bugetare	Angajamente	(1a)								
	Plăți	(2a)								
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice <sup>45</sup>										
Numărul liniei bugetare										
<b>TOTAL credite pentru Comisia Europeană</b>	Angajamente	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Plăți	=2+2a +3	0,500	0,500						1,000

<sup>43</sup> Serviciile în cauză sunt după cum urmează: DG CLIMA, DG GROW, JRC

<sup>44</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>45</sup> 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.

•TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,500	0,500							<b>1,000</b>
	Plăți	(5)	0,500	0,500							<b>1,000</b>
•TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)									
<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICII 2 din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	=4+ 6	0,500	0,500							<b>1,000</b>
	Plăți	=5+ 6	0,500	0,500							<b>1,000</b>

**În cazul în care propunerea/initiativa afectează mai multe rubrici:**

•TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)									
	Plăți	(5)									
•TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)									
<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-4 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)</b>	Angajamente	=4+ 6	0,500	0,500							<b>1,000</b>
	Plăți	=5+ 6	0,500	0,500							<b>1,000</b>

Creditele operaționale solicitate în cadrul rubricii 2 vor fi alocate din pachetul financiar disponibil al programului LIFE (în cadrul subprogramului pentru politici climatice).

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	<b>5</b>	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2019	Anul 2020	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL 2019-2020
Comisia Europeană									
• Resurse umane		0,429	0,429						<b>0,858</b>
• Alte cheltuieli administrative		0,015	0,015						<b>0,030</b>
<b>TOTAL Comisia Europeană</b>	Credite	0,444	0,444						<b>0,888</b>

<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual</b>	(Total angajamente = Total plăți)	0,444	0,444						<b>0,888</b>
---	--------------------------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2019 <sup>46</sup>	Anul 2020	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL 2019-2020
<b>TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-5 din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	0,944	0,944						<b>1,888</b>
	Plăți	0,944	0,944						<b>1,888</b>

<sup>46</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

### 3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

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

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările ↓			Anul 2019		Anul 2020		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)						TOTAL 2019-2020			
	<b>REALIZĂRI</b>																			
	Tip <sup>47</sup>	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total	Costuri totale
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 3 <sup>48</sup> ...																				
- Realizare	Serviciu Contract	0,500	1		1	0,500														1,000
- Realizare																				
- Realizare																				
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																				
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2...																				
- Realizare																				
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																				
<b>COSTURI TOTALE</b>			1	0,500	1	0,500														1,000

<sup>47</sup> Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construite etc.).  
<sup>48</sup> Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

### 3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

#### 3.2.3.1. Sinteza

- 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 2019	Anul 2020	Anul 2022	Anul 2023	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		TOTAL
--	--------------	--------------	--------------	--------------	---	--	-------

<b>RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane	0,429	0,429						<b>0,858</b>
Alte cheltuieli administrative	0,015	0,015						<b>0,030</b>
<b>Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>	<b>0,444</b>	<b>0,444</b>						<b>0,888</b>

<b>În afara RUBRICII 5<sup>49</sup> din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane	0	0						<b>0</b>
Alte cheltuieli de natură administrativă	0	0						<b>0</b>
<b>Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual</b>	<b>0</b>	<b>0</b>						<b>0</b>

<b>TOTAL</b>	<b>0,444</b>	<b>0,444</b>						<b>0,888</b>
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Necesarul de credite în materie de resurse umane și de alte cheltuieli de natură administrativă va fi acoperit de creditele DG-ului care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

<sup>49</sup> 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.

### 3.2.3.2. 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 în echivalent normă întreagă*

	Anul 2019	Anul 2020	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt conside rați necesari pentru a reflecta durata impact ului (cf. punctul 1.6)		
<b>•Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
34 01 01 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	3	3					
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
<b>•Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>50</sup></b>							
34 01 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT și JED în delegații)							
<b>XX 01 04 yy<sup>51</sup></b>	- la sediu						
	- în delegații						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare directă)	0	0					
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>					

**XX** este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	Vor fi necesari încă trei funcționari AD, începând din 2019, care să fie responsabili cu pregătirea legislației relevante de punere în aplicare și cu asigurarea punerii în aplicare, monitorizării și evaluării eficiente a
----------------------------------	--

<sup>50</sup> AC= agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JED = expert tânăr în delegații.

<sup>51</sup> Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

regulamentului și a problemelor conexe necesare, cu privire la funcționarea instrumentului VECTO și gestionarea procesului de certificare. O descriere detaliată a sarcinilor specifice este prezentată mai jos.

1. Sarcini legate de punerea în aplicare a regulamentului:
  - a. stabilirea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru producători și a liniilor de credit în vederea acordării creditelor;
  - b. organizarea, supravegherea și controlul procedurilor privind creditele și debitele;
  - c. organizarea, supravegherea și controlul mecanismului de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute;
  - d. crearea și punerea în aplicare a mecanismului de revizuire în 2022 – revizuirea nivelurilor-țintă, a liniilor de credit, a plafoanelor aplicabile, a extinderii domeniului de aplicare etc.;
  - e. supravegherea procesului de colectare, publicare și monitorizare a datelor privind emisiile generate în condiții reale de conducere; identificarea și controlul oricăror măsuri corective, dacă este necesar.
  - f. supravegherea și analiza rezultatelor testelor privind conformitatea în circulație; identificarea și controlul oricăror mecanism de corecție, dacă este necesar.
  - g. evaluarea conformității anuale și multianuale, inclusiv aplicarea sancțiunilor și colectarea sumelor aferente.
2. Sarcini legate de monitorizarea și evaluarea regulamentului.
3. Sarcini legate de instrumentul VECTO:
  - a. dezvoltarea în continuare a instrumentului pentru a include noi tehnologii inovatoare cu o „procedură accelerată”;
  - b. gestionarea „procedurii accelerate VECTO” după ce aceasta a fost stabilită (similar procedurii privind „ecoinovațiile” în sectorul vehiculelor ușoare);
  - c. extinderea în continuare a instrumentului VECTO pentru a acoperi autobuzele și autocarele, camioanele mai mici, precum și remorcile și caroseriile reale ale camioanelor;
  - d. gestionarea instrumentului VECTO în cazul în care acesta funcționează la nivel central pe o platformă de internet, fapt care ar putea fi necesar pentru lucrul cu omologările în mai multe etape (în cazul autobuzelor și autocarelor, precum și al certificărilor caroseriilor reale), pentru informarea clienților (simularea comparativă a diferitelor vehicule cu profiluri de operare personalizate) și pentru testarea independentă (efectuarea de simulări ale testelor de verificare);
  - e. gestionarea instrumentelor auxiliare care sprijină VECTO, de exemplu, a unui proces de aprobare a instrumentelor privind dinamica computațională a fluidelor (CFD) în scop comercial

	<p>sau dezvoltarea unui instrument de referință privind CFD de către Comisie.</p> <p>f. dobândirea unor cunoștințe aprofundate suficiente având în vedere reducerile de personal necesare pentru a se asigura că:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Comisia poate opera VECTO zilnic, în mod independent de contractanți externi;</li> <li>ii. ofertele legate de dezvoltarea pot fi elaborate într-o măsură suficient de aprofundată și detaliată (de exemplu, descrierea modulelor individuale ale programului la nivel funcțional) astfel încât să fie accesibile unei game largi de ofertanți, inclusiv celor fără cunoștințe anterioare privind instrumentul VECTO.</li> </ul> <p>4. Sarcini legate de procesul de certificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Asigurarea faptului că acesta este actualizat în timp util și include caracteristicile necesare pentru punerea în aplicare adecvată a standardelor privind emisiile de CO<sub>2</sub>.</li> <li>b. sprijinirea „procedurii accelerate VECTO” pentru a include noi tehnologii.</li> </ul> <p>Deși sarcinile menționate la punctele 3 și 4 de mai sus se referă la punerea în aplicare a Regulamentului privind monitorizarea și raportarea și a Regulamentului privind certificarea, acestea sunt diferite și se adaugă celor efectuate de angajații care lucrează în prezent în aceste domenii.</p> <p>Pentru punerea în aplicare a primului regulament, doi agenți contractuali din cadrul AEM au primit sarcina de a sprijini punerea în aplicare a sistemului de raportare, precum și pregătirea asigurării calității și a sistemelor de control al calității datelor.</p> <p>Pentru punerea în aplicare a celui de al doilea regulament, sunt necesare resurse umane suplimentare cu cunoștințe specifice privind VECTO în scopul actualizării Regulamentului privind certificarea.</p>
Personal extern	Nu



### 3.2.4. *Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual*

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

[...]

- Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual.

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

[...]

### 3.2.5. *Contribuția terților*

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată după cum urmează:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			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 veniturilor diverse

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei <sup>52</sup>					A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)	
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3			
Articolul .....								

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

Regulamentul este conceput astfel încât să asigure o conformitate deplină a tuturor producătorilor. În consecință, nu se estimează că vor fi generate venituri prin intermediul primelor pentru emisiile suplimentare, prevăzute la articolul 8. Cu toate acestea, în cazul în care veniturile sunt generate de punerea în aplicare a dispozițiilor din prezentul articol, acestea vor fi încorporate în bugetul general al UE. Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere prevede intervalele în care se pot situa primele pentru emisiile suplimentare, care ar putea fi datorate în caz de nerespectare.

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

[...]

<sup>52</sup> În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea unei cote de 25 % pentru costuri de colectare.