

**Bruxelles, 15 iunie 2026
(OR. en)**

**10065/1/26
REV 1**

**Dosar interinstituțional:
2025/0420 (COD)**

**CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește standardele de performanță privind emisiile de CO ₂ pentru vehiculele ușoare noi și etichetarea vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/94/CE – Raport intermediar

I. INTRODUCERE

1. La 16 decembrie 2025, Comisia a prezentat o propunere de modificare a Regulamentului în ceea ce privește standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele și camionetele noi (denumită în continuare propunerea privind standardele privind emisiile de CO₂)¹. Propunerea include, de asemenea, norme privind etichetarea vehiculelor.
2. Propunerea a fost prezentată ca parte a unui pachet privind sectorul autovehiculelor care include, de asemenea, o propunere privind vehiculele corporative nepoluante și propuneri de simplificare a legislației privind sectorul autovehiculelor (pachetul omnibus privind sectorul autovehiculelor).

¹ Doc. 17010/25 + ADD1.

3. Propunerea urmărește să ofere o abordare mai flexibilă și mai neutră din punct de vedere tehnologic, ținând seama de evoluțiile tehnologice și ale pieței, menținând în același timp cursul privind neutralitatea climatică, contribuind la securitatea și independența energetică prin renunțarea la utilizarea combustibililor fosili în transportul rutier și menținând previzibilitatea pentru producători și investitori într-o tranziție echitabilă către o mobilitate cu emisii zero.

Aceasta reduce în special obiectivele pentru 2035 pentru autoturisme și camionete de la 100 % la 90 % și obiectivul pentru 2030 pentru camionete de la 50 % la 40 % și introduce noi flexibilități pentru ca producătorii să își îndeplinească obiectivele specifice de reducere a emisiilor: se propune ca evaluarea conformității să fie multianuală în perioada 2030-2032, până în 2034 credite suplimentare pentru autoturismele electrice mici „fabricate în UE” și, începând din 2035, credite pentru utilizarea combustibililor durabili din surse regenerabile și credite pentru oțelul moale „fabricat în UE”. Ultimele două flexibilități urmează să fie utilizate pentru compensarea emisiilor rămase pentru a asigura neutralitatea climatică a propunerii. Acestea sporesc neutralitatea tehnologică și iau în considerare reducerea emisiilor dincolo de țeava de evacuare.

4. Consiliul (Mediu) a desfășurat o dezbatere de orientare cu privire la propunere la 17 martie 2026, axându-se pe elementele esențiale ale propunerii, și anume obiectivele de reducere a emisiilor și noile flexibilități.
5. În Parlamentul European, Massimiliano SALINI (PPE, IT) a fost numit raportor în numele Comisiei ENVI. Se preconizează că votul în plen va avea loc în noiembrie 2026.
6. Comitetul Economic și Social European și-a emis avizul cu privire la propunere la 29 aprilie 2026. Comitetul Regiunilor nu și-a emis încă avizul cu privire la propunere.
7. În continuare, președinția prezintă progresele înregistrate până în prezent cu privire la propunere și oferă o imagine de ansamblu a situației actuale cu privire la principalele chestiuni nesoluționate.

II. SITUAȚIA ACTUALĂ

Generalități

8. Propunerea privind standardele privind emisiile de CO₂ a fost examinată de Grupul de lucru pentru chestiuni de mediu în cadrul mai multor reuniuni, cel mai recent la 21 mai 2026.

9. Dezbaterile de orientare din cadrul Consiliului Mediu din martie și examinarea aprofundată la nivelul grupului de lucru au permis identificarea principalelor preocupări legate de propunere și a pozițiilor generale ale delegațiilor cu privire la acestea. Cu toate acestea, o serie de delegații mențin rezerve de examinare cu privire la întregul text sau la părți ale acestuia.
10. În plus, două dispoziții principale ale propunerii: creditele suplimentare pentru autoturismele electrice mici „fabricate în UE” și creditele pentru oțelul „moale” „fabricat în UE” sunt strâns legate de propunerea omnibus privind sectorul autovehiculelor și de propunerea privind un „act legislativ privind accelerarea activității industriale” (IAA). Propunerea privind IAA a fost prezentată abia la 4 martie 2026, iar examinarea se află încă într-o etapă relativ timpurie. O discuție privind dispozițiile interconectate a avut loc în cadrul Comitetului Reprezentanților Permanenți la 5 iunie 2026.
11. Deși președinția a continuat lucrările cu privire la toate elementele propunerii, în termeni concreți, în această etapă s-a axat pe obținerea unui compromis, în special în ceea ce privește etichetarea și aspectele mai tehnice. Acest lucru a condus la un consens larg cu privire la cel mai recent text de compromis al președinției, însă cu unele chestiuni nesoluționate, în special în ceea ce privește vehiculele la mână a doua și includerea pe etichetă a eficienței energetice a vehiculelor. Câteva alte chestiuni nesoluționate sunt legate de principalele aspecte ale propunerii.
12. Conform evaluării generale a președinției, continuarea progreselor cu privire la propunere va necesita abordarea tuturor principalelor chestiuni nesoluționate, ca parte a unui compromis global echilibrat.

Principalele chestiuni nesoluționate

13. Încă de la începutul examinării propunerii, a fost clar că principalele aspecte politice evoluează în jurul obiectivelor de reducere a emisiilor pentru 2035 și 2030 și al noilor flexibilități. În contextul unui sector european al autovehiculelor care se confruntă cu provocări legate de costurile de producție, de supracapacitate și de creșterea concurenței la nivel mondial, dezbaterile s-au axat pe găsirea echilibrului adecvat între menținerea traiectoriei către neutralitatea climatică și promovarea electrificării, oferind în același timp producătorilor mai multe opțiuni și flexibilități în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor lor de reducere a emisiilor, consolidând astfel neutralitatea tehnologică, asigurând în același timp o industrie a autovehiculelor puternică și competitivă în cadrul UE. O parte a delegațiilor argumentează că flexibilitatea pentru producători și neutralitatea tehnologică sunt esențiale pentru asigurarea competitivității industriei, în timp ce cealaltă parte consideră că continuarea căii și a ritmului către electrificare este calea de urmat pentru adaptarea competitivității la exigențele viitorului.

În acest context, o serie de delegații doresc să extindă definiția vehiculelor cu emisii zero pentru a include vehiculele care funcționează exclusiv cu combustibili „neutri din punctul de

vedere al emisiilor de dioxid de carbon”. Delegațiile respective propun definirea termenului „neutru din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon” ca acoperind toate tipurile de combustibili din surse regenerabile enumerate în Directiva privind energia din surse regenerabile (RED). O delegație dorește extinderea definiției la „combustibili din surse regenerabile, inclusiv biocombustibilii avansați”. Alte delegații se opun acestui lucru, considerând că definiția ar trebui să se bazeze în continuare pe emisiile la țeava de evacuare. O delegație sugerează trecerea la o abordare bazată pe evaluarea întregului ciclu de viață.

De asemenea, au fost prezentate considerații privind diferențele dintre statele membre, inclusiv în ceea ce privește adoptarea vehiculelor electrice și instalarea infrastructurii.

a) Obiectivele de reducere a emisiilor

O serie de delegații nu au exprimat încă nicio poziție finală sau concretă cu privire la obiectivele propuse de reducere a emisiilor. Pozițiile care au fost exprimate diferă foarte mult.

14. Obiectivul pentru 2030 pentru camioane

În timp ce unele delegații și-au exprimat sprijinul explicit pentru reducerea obiectivului pentru 2030 pentru camioane de la 50 % la 40 %, multe delegații mențin rezerve de fond sau încă evaluează propunerea. O serie de delegații, deși salută progresele înregistrate, solicită reducerea suplimentară a obiectivului, având în vedere barierele structurale din calea adoptării camioanelor electrice. Altele au rezerve cu privire la reducerea obiectivului, punând sub semnul întrebării necesitatea acestui lucru. O delegație a solicitat în mod explicit reducerea obiectivului pentru 2030 și pentru autoturisme.

Se pare că există un sprijin larg în favoarea calculării mediei pe trei ani pentru respectarea obiectivului pentru 2030 (atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane). Câteva delegații au emis rezerve cu privire la această medie, în timp ce o serie de delegații susțin că este necesară o mai mare flexibilitate și doresc prelungirea perioadei la cinci ani, iar alte delegații și pentru obiectivul pentru 2025. Altele se opun unei prelungiri generale la cinci ani.

15. Obiectivul pentru 2035 pentru autoturisme și camioane și obligația de a compensa emisiile rămase

Unele delegații și-au exprimat sprijinul pentru obiectivul de 90 % combinat cu obligația de a compensa emisiile rămase, iar unele delegații au solicitat, de asemenea, asigurarea faptului că reducerile de emisii vor fi în conformitate cu Legea europeană a climei.

Altele au afirmat că pot sprijini procentul de 90 % cu anumite rezerve, în special că procentul de 90 % ar trebui să fie necondiționat sau cel puțin compensat doar parțial și/sau că flexibilitățile pentru ca producătorii să își îndeplinească obiectivele specifice ar trebui sporite și extinse pentru a reflecta realitățile pieței. Unele delegații pledează pentru reducerea suplimentară a obiectivelor pentru 2035 atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane, sau numai pentru camioane, punând sub semnul întrebării fezabilitatea obiectivelor propuse.

În schimb, o serie de delegații critică reducerea obiectivelor pentru 2035. Unele doresc să respecte obiectivele actuale de 100 %, făcând referire la considerente precum obiectivele Regulamentului privind partajarea eforturilor, necesitatea de a transmite un semnal clar în favoarea electrificării și de a fi în conformitate cu obiectivele Legii europene a climei. Unele delegații au furnizat indicații potrivit cărora rezervele lor sunt legate de scepticismul lor cu privire la măsura în care mecanismul de compensare cu credite va conduce la aceleași reduceri ale emisiilor ca obiectivele actuale.

b) Flexibilități

16. Obiectivul pentru 2030 pentru autoturisme – credite suplimentare pentru „vehiculele electrice mici fabricate în UE”

Se pare că există un sprijin larg pentru conceptul de credite suplimentare pentru autoturismele mici, dar o serie de delegații solicită modificări ale propunerii concrete sau au rezerve de examinare cu privire la anumite elemente ale acesteia. În special, o serie de delegații consideră că o abordare neutră din punct de vedere tehnologic ar trebui să permită, de asemenea, credite suplimentare pentru autoturismele mici care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon/din surse regenerabile. Unele subliniază că accesibilitatea ca preț a acestor autoturisme mici este un element-cheie în evaluarea dispoziției.

Cu toate acestea, unele delegații au rezerve cu privire la acest concept, câteva delegații dorind să îl extindă și la automobilele electrice mai mari, iar o delegație respinge propunerea în totalitate.

Definiția unui „vehicul electric mic” este propusă în pachetul omnibus privind sectorul autovehiculelor, în cadrul căruia nu s-a ajuns încă la un acord în cadrul Consiliului.

În ceea ce privește „fabricat în UE”, a se vedea mai jos.

17. Obiectivele pentru 2035 pentru autoturisme și camionete – credite pentru combustibili și credite pentru oțel moale fabricat în UE

În ceea ce privește creditele pentru combustibili, multe delegații au rezerve cu privire la această dispoziție, fie pentru că nu merge suficient de departe pentru a le oferi flexibilitate sau pentru a sprijini neutralitatea tehnologică, fie pentru că au îndoieli cu privire la integritatea de mediu a propunerii și pentru că aceasta transmite semnale greșite pieței. O serie de delegații doresc extinderea dispoziției, inclusiv prin aplicarea acesteia înainte de 2035 și/sau creșterea procentului de credite și/sau extinderea tipului de biocombustibili. O serie de delegații sprijină faptul că vehiculele care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon/din surse regenerabile ar trebui considerate vehicule cu emisii zero. În acest context, se propune ca toți combustibilii enumerați în Directiva privind energia din surse regenerabile să fie acoperiți în mod egal. În schimb, un alt grup de delegații are rezerve puternice, susținând că flexibilitatea nu va conduce la reduceri suplimentare ale emisiilor, va redirecționa aprovizionarea dinspre sectoarele (aviație și sectorul maritim) care au nevoie de acești combustibili în absența unor alternative de decarbonizare și va dilua semnalul în favoarea electrificării. Acestea se opun considerării vehiculelor care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon/din surse regenerabile drept vehicule cu emisii zero.

În ceea ce privește creditele pentru oțel moale, există un sprijin destul de larg sau cel puțin deschidere pentru concept și pentru obiectivul de a stimula o piață-lider pentru oțelul moale fabricat în UE. Unele delegații doresc să aplice creditele mai devreme de 2035, iar altele solicită extinderea domeniului de aplicare al creditelor, în special la aluminiu. Cu toate acestea, în general, delegațiile au întrebări cu privire la metodologia și parametrii de definire a oțelului moale, care vor fi stabiliți într-un act delegat în temeiul Regulamentului privind proiectarea ecologică.

În ceea ce privește „fabricat în UE”, a se vedea mai jos.

18. Câteva delegații au rezerve cu privire la restricționarea grupării la producătorii asociați, argumentând că aceasta va conduce la denaturarea concurenței.

19. Fabricat în UE” și legăturile cu propunerea privind IAA

Având în vedere că examinarea propunerii privind IAA se află încă într-un stadiu incipient, majoritatea delegațiilor au avut până în prezent rezerve de examinare și întrebări cu privire la „fabricat în UE” și, astfel cum s-a menționat mai sus, cu privire la oțelul moale.

Unele delegații și-au exprimat sprijinul total sau cel puțin parțial pentru conceptul „fabricat în UE”. Pentru câteva delegații, acesta este un element-cheie al propunerii privind standardele privind emisiile de CO₂ pentru a stimula continuarea investițiilor în producția din UE și pentru a reduce dependențele de importuri. Altele și-au exprimat îndoielile cu privire la conceptul „fabricat în UE”, punând sub semnul întrebării compatibilitatea acestuia cu obligațiile internaționale și eficacitatea sa în menținerea lanțurilor valorice pentru producători.

20. Revizuire

O serie de delegații consideră că revizuirea regulamentului prevăzută pentru 2035 este tardivă, unele solicitând includerea unor detalii suplimentare cu privire la conținutul revizuirii. Alții consideră că nu este necesar să se avanseze în ceea ce privește revizuirea.

21. Factorul de utilitate pentru vehiculele hibride reîncărcabile

Deși nu face parte din propunerea privind standardele privind emisiile de CO₂, un grup de delegații a solicitat înghețarea așa-numitului „factor de utilitate” pentru vehiculele hibride reîncărcabile, în timp ce un alt grup se opune acestui lucru. „Factorul de utilitate” este folosit pentru a calcula emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al vehiculelor respective. Acesta se calculează pe baza raportului estimat dintre conducerea în modul electric și cea în modul motor cu ardere internă. Actualizarea factorului de utilitate a fost adoptată prin intermediul legislației secundare pentru a se asigura că emisiile de CO₂ reflectă mai bine emisiile reale ale vehiculelor respective și se va aplica de la 29 noiembrie 2026.

III. CONCLUZIE

Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să ia act de prezentul raport privind progresele înregistrate și să îl transmită Consiliului (Mediu) în vederea reuniunii acestuia din 25 iunie 2026.
