

**Bruxelles, 2 octombrie 2025
(OR. en)**

13259/25

**Dosar interinstituțional:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	2 octombrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Subiect:	Propunere modificată de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei (UE) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO ₂ a vehiculelor grele cu remorci și de clarificare și simplificare a anumitor dispoziții

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 589 final.

Anexă: COM(2025) 589 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Propunere modificată de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei (UE) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele cu remorci și de clarificare și simplificare a anumitor dispoziții

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Orientările politice pentru Comisia Europeană pentru perioada 2024-2029¹ au anunțat că Comisia va formula propuneri de simplificare și consolidare a legislației Uniunii Europene. Comunicarea „O Europă mai simplă și mai rapidă”² afirmă că legislația trebuie să fie ușor de înțeles și de pus în aplicare, redactată în mod clar și lipsită de ambiguitate.

Prezenta propunere modificată de directivă de modificare ar urma să modifice anumite dispoziții ale Directivei 1999/62/CE³, care se referă la alte acte legislative ale UE, pentru a le face mai clare, mai simple și mai precise.

Comisia a adoptat propunerea inițială pentru această directivă de modificare la 4 mai 2023⁴ (denumită în continuare „propunerea inițială”). Obiectivul propunerii inițiale era de a stabili norme care să includă efectul remorcilor asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblelor de vehicule grele de marfă în sistemele de taxare rutieră care diferențiază taxele rutiere în funcție de emisiile de CO₂ ale vehiculelor. De asemenea, aceasta ar fi modificat anumite dispoziții ale directivei referitoare la alte acte legislative ale UE pentru a asigura claritatea juridică a acestora.

Directiva 1999/62/CE reglementează impunerea taxelor de trecere și a taxelor de utilizare pentru utilizarea infrastructurii rutiere. Directiva se bazează pe principiul „poluatorul plătește” și pe principiul „utilizatorul plătește”. Principiul „poluatorul plătește” permite stabilirea taxelor rutiere pe baza performanței de mediu a vehiculelor, pentru a orienta reînnoirea parcului de vehicule într-un mod care să atenueze impactul negativ al transportului rutier asupra mediului.

Directiva (UE) 2022/362⁵ a modificat Directiva 1999/62/CE, permițând, printre alte modificări, taxarea rutieră pe baza emisiilor de CO₂ ale vehiculelor. Acest sistem oferă sectorului transportului rutier posibilitatea de a contribui la îndeplinirea obiectivelor UE în materie de climă și energie. Prin urmare, directiva conține mai multe referiri la legislația UE care reglementează performanța în materie de emisii de CO₂ a vehiculelor grele (VG). Mai precis, acest aspect este reglementat în UE de Regulamentul (UE) 2019/1242 de stabilire a

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_ro?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_RO.pdf.

² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – O Europă mai simplă și mai rapidă: comunicare privind punerea în aplicare și simplificarea, COM(2025) 47 final.

³ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere (JO L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei (UE) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele cu remorci.

⁵ Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi⁶ și de Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele⁷.

De la adoptarea propunerii inițiale, modificările recente aduse regulamentelor menționate au afectat dispozițiile Directivei 1999/62/CE care se referă la regulamentele respective. Acest lucru a redus claritatea juridică și a sporit obstacolele administrative și de punere în aplicare. În plus, unele dispoziții ale Directivei 1999/62/CE au devenit caduce în urma modificării regulamentelor respective.

Regulamentul (UE) 2024/1610⁸ a modificat Regulamentul (UE) 2019/1242. Principalele modificări au inclus definirea unor noi obiective de reducere a emisiilor de CO₂ până în 2040 și extinderea domeniului său de aplicare la noi grupuri de vehicule. În plus, structura inițială a acestui regulament a fost modificată, astfel încât unele referințe încrucișate la acesta, atât din Directiva 1999/62/CE, cât și din propunerea inițială, au devenit caduce. Regulamentul (UE) 2022/1379⁹ al Comisiei a modificat Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei. Modificările au inclus schimbarea structurii dosarului cu informații pentru client, care este documentul care specifică emisiile de CO₂ ale vehiculelor noi.

Prezenta propunere modificată păstrează obiectivele propunerii inițiale (și anume în ceea ce privește efectul remorcilor). În plus, aceasta ar adapta în primul rând referirile din Directiva 1999/62/CE la regulamentele menționate pentru a spori claritatea juridică a dispozițiilor respective. În al doilea rând, ea ar asigura acordarea unui interval de timp suficient pentru punerea în aplicare a modificărilor Regulamentului (UE) 2019/1242 care se reflectă în Directiva 1999/62/CE, cum ar fi extinderea la noi subgrupuri de vehicule¹⁰. În al treilea rând, aceasta ar include dispoziții specifice care să indice tratamentul care trebuie aplicat anumitor vehicule care intră sub incidența regulamentelor respective în cazurile care ar putea conduce la o interpretare ambiguă a Directivei 1999/62/CE, pentru a se asigura o abordare armonizată în întreaga UE.

Prezenta propunere este prezentată la un an de la adoptarea Regulamentului (UE) 2024/1610 pentru a clarifica modul în care modificările aduse de regulamentul respectiv ar trebui introduse în Directiva 1999/62/CE. Modificările neintenționate ale traiectoriei de reducere a

⁶ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ 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 CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (JO L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Regulamentul (UE) 2022/1379 al Comisiei din 5 iulie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2400 în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale camioanelor medii și grele și ale autobuzelor grele, precum și cu privire la introducerea vehiculelor electrice și a altor tehnologii noi (JO L 212, 12.8.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ A se vedea considerentul 29 din Directiva (UE) 2022/362.

emisiilor, care determină alocarea vehiculelor în clasele de emisii de CO₂, încep să producă efecte de la 1 iulie 2026¹¹.

De asemenea, prezenta propunere simplifică Directiva 1999/62/CE prin eliminarea dispozițiilor care permit extinderea domeniului de aplicare al directivei la grupele de vehicule care intră deja sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400, dar care nu intră încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242. Domeniile de aplicare ale celor două regulamente erau inițial diferite. Însă Regulamentul (UE) 2024/1610 a extins domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242, astfel încât acesta corespunde acum domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400. Prin urmare, dispozițiile Directivei 1999/62/CE care permiteau eliminarea diferenței dintre domeniile de aplicare ale acestor două regulamente au devenit caduce și pot fi eliminate.

Din același motiv, Comisia intenționează să abroge decizia de punere în aplicare (UE) 2023/2698 a Comisiei¹² atunci când nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule 1, 2, 3, 11, 12 și 16 va fi publicat în acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Într-adevăr, subgrupurile de vehicule vizate de prezenta decizie de punere în aplicare intră acum sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 și se preconizează publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule respective în temeiul regulamentului respectiv. Directiva 1999/62/CE prevede deja că, după publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242, ar trebui utilizate valorile respective, și nu cele publicate în temeiul Directivei 1999/62/CE.

Prezenta propunere contribuie la atingerea obiectivului de menținere a unei legislații coerente și de înaltă calitate a UE. Aceasta oferă mai multă claritate și securitate juridică, dând astfel posibilitatea administrațiilor naționale și întreprinderilor să își înțeleagă mai clar drepturile și obligațiile.

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

Prezenta propunere vizează adaptarea dispozițiilor Directivei 1999/62/CE care conțin referiri la unele regulamente care au devenit neclare după modificarea regulamentelor respective și eliminarea altor dispoziții care au devenit caduce. Modificările propuse (împreună cu cele incluse în propunerea inițială) sunt coerente cu fondul măsurilor adoptate în temeiul Directivei (UE) 2022/362.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere vizează referirile din Directiva 1999/62/CE la Regulamentul (UE) 2019/1242 și la Regulamentul (UE) 2022/1379 al Comisiei. Trebuie asigurată coerența referințelor încrucișate, luând în considerare modificările anterioare și (pe cât posibil) viitoare ale regulamentelor respective.

¹¹ A se vedea explicația detaliată de mai jos cu privire la articolul 2 alineatul (1) punctul 37.

¹² Decizia de punere în aplicare (UE) 2023/2698 a Comisiei din 4 decembrie 2023 privind specificarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru grupele de vehicule grele care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului în temeiul Directivei 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al Directivei 1999/62/CE îl constituie articolele 91 și 113 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Prezenta propunere se referă la impunerea de taxe rutiere pentru vehicule, domeniu în care se aplică articolul 91 alineatul (1) din TFUE. Prin urmare, temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 91 alineatul (1) din TFUE.

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

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Totuși, numai UE poate adapta normele UE existente. Acesta este și cazul adaptării referirilor cuprinse în Directiva 1999/62/CE la alte acte legislative ale UE.

- **Proporționalitatea**

Prezenta propunere ar corecta neconcordanțe dintre actele UE. Prin urmare, ea nu ar depăși ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor tratatelor.

- **Alegerea instrumentului**

Actul juridic al Uniunii care trebuie modificat este o directivă, prin urmare actul de modificare ar trebui să fie tot o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

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

Prezenta propunere îmbunătățește textul juridic al unui act al UE, păstrându-i în același timp sensul inițial. Prin urmare, nu este necesară o evaluare *ex post*.

- **Consultările cu părțile interesate**

Comisia este în contact periodic cu entitățile care percep taxele de trecere și cu furnizorii de astfel de servicii din statele membre. Referințele încrucișate inexacte generează dificultăți concrete, care sunt discutate cu părțile interesate respective. Comisia a sprijinit părțile interesate în punerea în aplicare a directivei.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Analiza Comisiei în vederea pregătirii prezentei propuneri ia în considerare informațiile primite de la părțile interesate și de la experții naționali.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere ar îmbunătăți textul juridic al unui act legislativ al UE și coerența acestuia cu alte acte legislative ale UE, dar nu ar aduce o modificare de politică. Prin urmare, nu este necesară o evaluare a impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Prezenta propunere ar contribui la atingerea obiectivelor privind adecvarea reglementărilor, deoarece ar simplifica textul directivei și i-ar spori claritatea juridică. Acest lucru ar fi în beneficiul întreprinderilor de transport rutier (care sunt în principal microîntreprinderi și

întreprinderi mici și mijlocii), clarificând când și ce vehicule sunt eligibile pentru taxe de trecere mai avantajoase.

- **Drepturile fundamentale**

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

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Prezenta propunere ar îmbunătăți textul juridic al unui act al UE fără a modifica politica. Prin urmare, ea nu are implicații bugetare pentru bugetul UE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Directiva 1999/62/CE include cerințe specifice de raportare pentru statele membre în ceea ce privește variația taxelor de utilizare a infrastructurii sau a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.

Propunerea modificată îmbunătățește textul juridic al unui act al UE pentru a-l face mai simplu, mai clar și mai precis. Prin urmare, nu este nevoie de un plan de punere în aplicare, de monitorizare sau de evaluare.

Se propune o nouă dispoziție care să permită producătorilor să determine emisiile de CO₂ ale vehiculelor cu dublă alimentare dacă vehiculele au fost produse înainte ca Regulamentul (UE) 2017/2400 să acopere tehnologia respectivă. Se introduce un nou mecanism de raportare pentru a supraveghea utilizarea simulatorului prevăzut în Regulamentul (UE) 2017/2400 în alte scopuri decât cele prevăzute în regulamentul respectiv, întrucât simulatorul este cu sursă deschisă și ar putea fi utilizat în mod nelegitim.

- **Documentele explicative (în cazul directivelor)**

Statele membre trebuie să transpună referințele juridice adaptate în măsura în care aceste referințe sunt deja încorporate în legislația lor națională¹³. Notificările măsurilor de transpunere trebuie să fie însoțite de unul sau mai multe documente care să explice relația dintre părțile modificate ale Directivei 1999/62/CE și părțile corespunzătoare din legislația națională.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Modificările la propunerea inițială sunt explicate mai jos.

¹³ Unele state membre au respectat obligațiile de transpunere prin includerea în legislația lor națională a unor referiri la dreptul UE. Prin urmare, este posibil ca statele membre respective să nu fie nevoite să își adapteze legislația națională de transpunere. Totuși, ele ar trebui să notifice Comisia dacă se află într-adevăr în această situație.

Articolul 1 alineatul (1): Articolul 2 – Definiții

Articolul 2 alineatul (1) punctul 28: definiția „emisiilor de CO₂”

Claritatea juridică a acestei definiții ar trebui îmbunătățită, deoarece referirea la Regulamentul (UE) 2017/2400 este inexactă. Propunerea inițială nu a modificat această definiție.

Regulamentul (UE) 2017/2400 precizează structura dosarului cu informații pentru client, care este documentul elaborat de producători care dovedește emisiile de CO₂ ale vehiculelor noi. Inițial, emisiile specifice de CO₂ ale unui vehicul erau raportate la punctul 2.3 din dosarul cu informații pentru client. În urma adoptării Regulamentului (UE) 2022/1379, aceste informații sunt raportate acum la punctul 2.6 din dosarul cu informații pentru client. Noua structură a dosarului cu informații pentru client este considerată stabilă din perspectiva unor modificări viitoare.

În plus, Directiva 1999/62/CE va reflecta extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242 la autobuze și autocare, în urma adoptării Regulamentului (UE) 2024/1610. Prin urmare, definiția ar trebui să clarifice faptul că emisiile specifice de CO₂ pentru vehiculele grele de marfă (exprimate în gCO₂/t-km) sunt raportate la punctul 2.6.1 din dosarul cu informații pentru client, în timp ce emisiile specifice de CO₂ pentru autobuze și autocare (exprimate în gCO₂/p-km) sunt raportate la punctul 2.6.4 din dosarul cu informații pentru client.

Prin urmare, se adaptează definiția „emisiilor de CO₂” ale unui vehicul greu pentru a face referire la rubricile corecte din dosarul cu informații pentru client.

Articolul 2 alineatul (1) punctul 30: definiția „vehiculului cu emisii scăzute”

Propunerea inițială includea o modificare a acestei definiții, dar propunerea respectivă a devenit caducă în urma adoptării Regulamentului (UE) 2024/1610.

Această definiție ar trebui simplificată. Următoarea explicație este relevantă pentru următoarele dispoziții ale directivei: articolul 2 alineatul (1) punctul 30 litera (b) și punctul 38 litera (b), articolul 7ga alineatul (1) al treilea paragraf și articolul 7ga alineatul (7). Explicația detaliată a acestor dispoziții va face referire la prezenta secțiune.

Directiva 1999/62/CE conține dispoziții de extindere a domeniului său de aplicare pentru a include noi grupe de vehicule care nu intrau încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242, dar care intrau deja sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400. Într-adevăr, Regulamentul (UE) 2019/1242 acoperea inițial doar un subset de grupe de vehicule care intrau sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400¹⁴.

Directiva 1999/62/CE permitea includerea în domeniul său de aplicare a celorlalte grupe de vehicule de îndată ce deveneau disponibile date privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor

¹⁴ Subgrupul inițial de vehicule care intra sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 (subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH) este responsabil pentru aproximativ 73 % din emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele. Grupele de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400 sunt responsabile pentru 98 % din emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele. Vehiculele care corespund restului de 2 % nu pot fi incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400. În acest sens, a se vedea secțiunea 17.3 din anexa 8 la partea 2 a SWD(2023) 88, care este evaluarea impactului care însoțește propunerea care a condus la adoptarea Regulamentului (UE) 2024/1610.

aparținând grupelor respective¹⁵. Motivul constă în faptul că, la data adoptării Regulamentului (UE) 2019/1242, nu se cunoștea momentul în care domeniul său de aplicare urma să fie extins la celelalte grupe de vehicule.

Regulamentul (UE) 2024/1610 a modificat Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru a include toate grupele de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400. Prin urmare, dispozițiile Directivei 1999/62/CE care permit extinderea domeniului său de aplicare pentru a elimina diferența dintre domeniile de aplicare ale acestor două regulamente au devenit caduce. Aceste dispoziții ar trebui eliminate pentru a simplifica și a clarifica textul directivei.

Prin urmare, litera (b) din definiția „vehiculului cu emisii scăzute” se elimină.

Articolul 2 alineatul (1) punctul 35: definiția „grupe de vehicule”

Ar trebui îmbunătățită claritatea juridică a acestei definiții. Propunerea inițială nu a modificat această definiție, dar ea trebuie să fie modificată acum, deoarece referirea la tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 este inexactă.

Tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 definește grupele de vehicule pentru camioane grele. Însă domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242 a fost extins pentru a include și subgrupurile de vehicule care sunt definite în tabelele 2-6 din anexa I la Regulamentul (UE) 2017/2400 (de exemplu, camioanele medii, autobuzele și autocarele). În plus, Regulamentul (UE) 2017/2400 definește grupele de vehicule la articolul 4 primul paragraf, care se referă la tabelele respective și care ține cont și de modificările viitoare ale anexelor la regulamentul respectiv.

Prin urmare, se adaptează definiția „grupe de vehicule” pentru a face referire la articolul 4 primul paragraf din Regulamentul (UE) 2017/2400.

Articolul 2 alineatul (1) punctul 37: definiția „traectoriei de reducere a emisiilor”

Ar trebui îmbunătățită claritatea juridică a acestei definiții și ar trebui păstrat sensul său inițial. Propunerea inițială includea o modificare a acestei definiții, dar nu aborda toate modificările introduse prin Regulamentul (UE) 2024/1610. Această definiție se modifică după cum urmează:

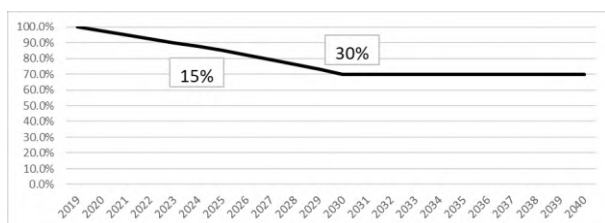
- Ultima teză este o dispoziție normativă autonomă care se referă la posibile ajustări ale nivelului de referință al emisiilor de CO₂. Ajustările respective se bazează pe acte adoptate în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/2142. Această dispoziție normativă nu ar trebui să facă parte dintr-o definiție, prin urmare este mutată la articolul 7ga alineatul (1)¹⁶.

¹⁵ Pentru a extinde domeniul de aplicare al Directivei 1999/62/CE, ar trebui publicat un act de punere în aplicare în temeiul articolului 7ga alineatul (7). Odată adoptat, articolul 7ga alineatul (1) al treilea paragraf prevede că vehiculele care aparțin grupelor de vehicule relevante ar putea fi încadrate în clasa 4 de emisii de CO₂ (vehicule cu emisii scăzute). Cu toate acestea, vehiculele respective nu au putut fi încadrate în clasele 2 și 3, deoarece încadrarea în aceste clase se bazează, pentru subgrupurile de vehicule menționate, pe o traiectorie de reducere a emisiilor care necesită ca obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru respectivele grupe de vehicule să fie stabilite în Regulamentul (UE) 2019/1242.

¹⁶ A se vedea și explicația de la articolul 7ga alineatul (1) de mai jos.

- Definiția descrie o formulă matematică, prin urmare este dificil de înțeles fără o cunoaștere detaliată a Regulamentului (UE) 2019/1242 și a anexelor la acesta. La momentul adoptării Regulamentului (UE) 2024/1610, aceeași formulă a fost introdusă la punctul 5.1.2.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242. În plus, această formulă acoperă traiectoriile de reducere a emisiilor autobuzelor și autocarelor care nu sunt avute în vedere în definiția actuală a Directivei 1999/62/CE, deși domeniul de aplicare al directivei va fi extins la aceste vehicule. Formula din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242 este considerată stabilă din perspectiva unor modificări viitoare ale regulamentului respectiv. Prin urmare, definiția se referă acum la această formulă.
- Forma traiectoriei de reducere a emisiilor s-a modificat odată cu adoptarea Regulamentului (UE) 2024/1610 ca urmare a referirilor din definiție la Regulamentul (UE) 2019/1242 și fără o decizie explicită bazată pe considerații de politică. În consecință, pragurile pentru clasele 2 și 3 de emisii de CO₂ au devenit mai stricte și mai puține vehicule convenționale vor fi eligibile pentru aceste clase.

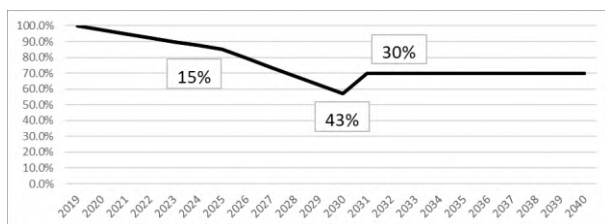
Mai întâi este explicat scopul traiectoriei de reducere a emisiilor. Traectoria de reducere a emisiilor determină pragurile pentru clasificarea vehiculelor în clasele 2 și 3 de emisii de CO₂, astfel încât acestea să scadă în timp. Clasele 2 și 3 de emisii de CO₂ sunt menite să stimuleze îmbunătățirea eficienței vehiculelor convenționale alimentate cu combustibili fosili. Forma traiectoriei de reducere a emisiilor, astfel cum a fost adoptată în Directiva (UE) 2022/362 pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH (denumite în continuare „subgrupurile de vehicule inițiale”) este descrisă mai jos. Pentru anii până în 2030, definiția traiectoriei de reducere a emisiilor se referă la factorul de reducere a emisiilor de CO₂ (R-ET_Y) prevăzut în Regulamentul (UE) 2019/1242. La rândul său, R-ET_Y depinde de obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru 2015 și 2030 stabilite în regulamentul respectiv. Pentru 2031 și anii următori, definirea traiectoriei de reducere a emisiilor este liniară la un nivel care corespunde unui obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 %. Această liniaritate reflectă îmbunătățirea eficienței emisiilor de CO₂ care poate fi realizată de vehiculele convenționale.



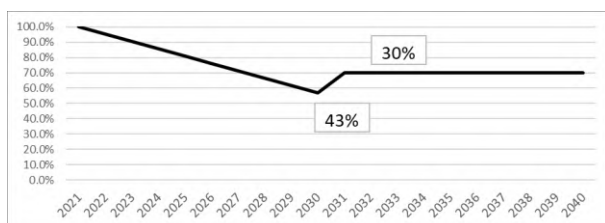
Regulamentul (UE) 2024/1610 a majorat obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ pentru 2030 de la 30 % la 43 %. Această modificare impune producătorilor să intensifice introducerea vehiculelor cu emisii zero. Același obiectiv afectează însă și traiectoria de reducere a emisiilor din prezenta directivă și pragurile corespunzătoare claselor 2 și 3 de emisii de CO₂, care sunt destinate exclusiv vehiculelor convenționale.

Noua formă a traiectoriei de reducere a emisiilor, astfel cum este în vigoare în prezent, prezintă o pantă mai abruptă și, prin urmare, praguri mai stricte pentru clasele 2 și 3 de emisii de CO₂ până în 2030 inclusiv. Pentru 2031 și pentru anii următori, traiectoria de reducere a emisiilor rămâne liniară la un nivel care corespunde unui obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 %.

Pentru subgrupurile de vehicule inițiale, traiectoria este afectată între perioadele de raportare 2026 și 2030 inclusiv, astfel cum se descrie mai jos. Prin urmare, încadrarea vehiculelor care aparțin acestor subgrupuri de vehicule va fi afectată de la începutul perioadei de raportare 2026, la 1 iulie 2026.



Pentru subgrupurile de vehicule cu perioada de referință 2021 (și anume subgrupurile de vehicule 1, 2, 3, 11, 12 și 16), traiectoria este afectată de la începutul acesteia până în 2030, astfel cum se arată în figura de mai jos¹⁷. Prin urmare, încadrarea vehiculelor care aparțin acestor subgrupuri de vehicule este afectată din momentul în care domeniul de aplicare al Directivei 1999/62/CE va fi extins la subgrupurile de vehicule respective¹⁸.



Prin urmare, definiția se modifică pentru a se reintroduce forma inițială a traiectoriei de reducere a emisiilor, astfel cum este descrisă în prima figură de mai sus, prin explicitarea atât a obiectivului de reducere a emisiilor de CO₂ pentru 2030, cât și a liniarității traiectoriei după 2030.

Articolul 2 alineatul (1) punctul 38: definiția „nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale unei grupe de vehicule”

Această definiție poate fi simplificată, iar claritatea sa juridică ar trebui îmbunătățită. Propunerea inițială includea o modificare a acestei definiții, dar propunerea respectivă a devenit caducă odată cu adoptarea Regulamentului (UE) 2024/1610. Definiția „nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale unei grupe de vehicule” se modifică după cum urmează:

În primul rând, articolul 2 alineatul (1) punctul 38 litera (a) este simplificat prin referire la definiția nivelului de referință al emisiilor de CO₂ prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Cele două definiții sunt echivalente, deoarece ambele se referă la punctul 3 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242. Modificarea respectivă aliniază formularea acestei definiții cu formularea tuturor celorlalte definiții din Directiva 1999/62/CE care fac referire la Regulamentul (UE) 2019/1242.

¹⁷ Noua formă a traiectoriei de reducere a emisiilor pentru subgrupurile de vehicule 1, 2, 3, 11, 12 și 16 este diferită de forma traiectoriei de reducere a emisiilor a subgrupurilor de vehicule inițiale din cauza obiectivului intermediar de reducere a emisiilor de CO₂ pentru 2025 pentru subgrupurile de vehicule inițiale.

¹⁸ A se vedea explicația de mai jos de la articolul 7ga alineatul (1) cu privire la momentul extinderii domeniului de aplicare.

În al doilea rând, dispoziția de la articolul 2 alineatul (1) punctul 38 litera (b) a devenit caducă din motivele prezentate în explicația de mai sus pentru definiția „vehiculului cu emisii scăzute”. Prin urmare, se elimină litera (b) din definiție pentru a simplifica această dispoziție.

Articolul 1 alineatul (2): Articolul 7ga – Variația taxelor pentru vehiculele grele

Articolul 7ga alineatul (1) al doilea și al patrulea paragraf: obligația de a varia taxele pe baza emisiilor de CO₂

Această dispoziție ar trebui simplificată pentru ca administrațiile naționale și întreprinderile să își înțeleagă în mod clar drepturile și obligațiile. În plus, ar trebui să se stabilească o perioadă suficientă pentru punerea sa în aplicare. Propunerea inițială includea o modificare menită să simplifice această definiție, dar nu prevedea un calendar clar pentru punerea în aplicare de către administrațiile naționale și întreprinderi a modificărilor introduse prin Regulamentul (UE) 2024/1610.

Pentru a înțelege această secțiune, ar trebui mai întâi clarificată structura actuală a articolului 7ga alineatul (1), de la al doilea la al patrulea paragraf:

- articolul 7ga alineatul (1) al doilea paragraf se referă la subgrupurile de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242;
- articolul 7ga alineatul (1) al treilea paragraf se referă la extinderea domeniului de aplicare al Directivei 1999/62/CE la grupele de vehicule care intrau deja sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400, dar care nu intrau încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 și
- articolul 7ga alineatul (1) al patrulea paragraf se referă la extinderea domeniului de aplicare al Directivei 1999/62/CE la subgrupurile de vehicule noi în urma includerii acestora în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242.

Motivele pentru modificarea articolului 7ga alineatul (1) de la al doilea la al patrulea paragraf sunt următoarele:

- Toate cele trei paragrafe conțin referiri la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242 având ca scop identificarea subgrupurilor de vehicule vizate de regulamentul respectiv. Însă Regulamentul (UE) 1242/1610 a modificat structura regulamentulului respectiv, astfel încât subgrupurile de vehicule vizate nu mai sunt prevăzute la articolul 2 alineatul (1), ci la punctul 1 din anexa I. Prin urmare, referirile la articolul 2 alineatul (1) din regulamentul respectiv sunt inexacte.
- Articolul 7ga alineatul (1) al treilea paragraf a devenit caduc din motivele prezentate în explicația de mai sus privind definiția „vehiculului cu emisii scăzute”.
- Articolul 7ga alineatul (1) nu acoperă ajustările nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/2142, care sunt acoperite în schimb de ultima teză din definiția traiectoriei de reducere a emisiilor. Totuși, astfel cum s-a explicat mai sus în secțiunea privind definiția „traiectoriei de reducere a emisiilor”, dispoziția respectivă este o dispoziție normativă autonomă, nu o definiție, prin urmare ar trebui inclusă la articolul 7ga alineatul (1).
- În plus, timpul necesar pentru punerea în aplicare a ajustărilor la nivelul de referință al emisiilor de CO₂ este insuficient. Conform Directivei 1999/62/CE, ajustările se aplică „pentru perioadele de raportare care încep după datele respective de aplicare a actelor delegate menționate”. Cu toate acestea, nu este prevăzut niciun termen de

punere în aplicare în cazul în care actele respective sunt adoptate cu puțin timp înainte de începutul unei perioade de raportare.

- Articolul 7ga alineatul (1) al patrulea paragraf este inexact atunci când se referă la *momentul în care domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242 este extins la subgrupurile de vehicule noi*. Mai precis, această dispoziție prevede că variația taxelor rutiere se aplică pentru subgrupurile de vehicule noi atunci când intră în vigoare traiectoriile de reducere a emisiilor pentru subgrupurile de vehicule care nu intră încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242, stabilite printr-un act legislativ al UE. Totuși, nu există niciun act al UE care să intre în vigoare și să stabilească valorile traiectoriilor de reducere a emisiilor pentru o grupă de vehicule. În schimb, traiectoria de reducere a emisiilor unei grupe de vehicule se calculează pe baza formulelor deja specificate în definiția prevăzută la articolul 2 alineatul (1) punctul 37 din directivă. Traiectoria de reducere a emisiilor a unui subgrup de vehicule este rezultatul obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru subgrupul de vehicule respectiv [prevăzute la articolul 3a și la punctul 4.3 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242] și al nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru un subgrup de vehicule [publicat într-un act în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242 în anul următor perioadei de referință a subgrupului de vehicule respectiv]¹⁹. Prin urmare, traiectoria de reducere a emisiilor a unui subgrup de vehicule poate fi calculată atunci când se publică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupul de vehicule respectiv. Momentul prevăzut la articolul 7ga alineatul (1) al patrulea paragraf pentru extinderea la subgrupurile de vehicule noi este, prin urmare, legat de publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule respective într-un act în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242.
- Același paragraf nu stabilește o perioadă pentru punerea în aplicare a extinderii domeniului de aplicare al Directivei 1999/62/CE la subgrupurile de vehicule noi. Actele adoptate în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242 intră în vigoare la data notificării către destinatari. Însă clasificarea vehiculelor care aparțin acestor subgrupuri de vehicule în clase de emisii de CO₂ necesită lucrări la sistemele informatice de operare a sistemelor de taxe de trecere, coordonarea între autoritățile naționale și furnizorii de servicii de taxe de trecere și comunicarea cu utilizatorii drumurilor cu privire la drepturile lor. Pentru aceste lucrări este nevoie de aproximativ șase luni.

Din aceste motive, articolul 7ga alineatul (1) de la al doilea la al patrulea paragraf se modifică după cum urmează:

- Se simplifică cele trei paragrafe prin:
 - corectarea referirilor la Regulamentul (UE) 2019/1242: în locul referirii la „articolul 2 alineatul (1) literele (a)-(d) din Regulamentul (UE) 2019/1242” se utilizează textul „subgrupurile de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242”;

¹⁹ Momentul publicării actului respectiv depinde, la rândul său, de perioada de referință a unei grupe, prevăzută la punctul 3.2 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242. Perioada de referință pentru subgrupurile de vehicule care intrau inițial sub incidența acestui regulament (subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH) era anul 2019. Perioada de referință pentru subgrupurile de vehicule 1, 2, 3, 11, 12 și 16 este anul 2021. Perioada de referință pentru toate celelalte subgrupuri este anul 2025.

- eliminarea celui de al treilea paragraf, care este în prezent caduc. Din același motiv, se elimină și paragraful din propunerea inițială privind variația pentru clasele 1, 4 și 5 de emisii de CO₂;
 - fuzionarea actualului al doilea paragraf cu cel de al patrulea, deoarece ambele se referă la modul în care subgrupurile de vehicule vizate de Regulamentul (UE) 2019/1242 sunt incluse în variația taxelor de utilizare a infrastructurii reglementată la articolul 7ga.
- Se adaugă un nou paragraf pentru a trece dispoziția privind ajustările nivelului de referință al emisiilor de CO₂ de la definiția traiectoriei de reducere a emisiilor la acest articol.
- În Directiva 1999/62/CE se introduc următoarele modificări pentru clarificarea calendarului pentru punerea în aplicare a modificărilor în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242:
- Ar trebui clarificat momentul extinderii la subgrupuri de vehicule noi [reflectând extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242]. Această extindere se referă la toate subgrupurile de vehicule a căror perioadă de referință nu este 2019 (a se vedea nota de subsol 19). Se elimină referirile la „*intrarea în vigoare a traiectoriilor de reducere a emisiilor*”. Astfel cum s-a subliniat mai sus, momentul de la care ar trebui să se aplice o variație este legat de publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupul de vehicule respectiv, adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Prin urmare, articolul 7ga alineatul (1) se referă, de asemenea, la publicarea acestor acte.
 - Se prevede o perioadă de punere în aplicare de șase luni de la data publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂ care a fost adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule inițiale a fost deja publicat, astfel încât data aplicării pentru subgrupurile respective este stabilită în mod explicit, aceasta fiind 13 mai 2023²⁰.
 - Se prevede o perioadă de punere în aplicare de șase luni în cazul în care sunt necesare ajustări ale nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242. Data aplicării acestor ajustări este specificată ca fiind „prima zi a celei de a șasea luni de la publicarea lor”, pentru a se asigura că vehiculele similare sunt tratate în același mod la nivel transfrontalier și pentru a se evita denaturarea concurenței între operatorii de transport care dețin vehicule similare.
- Întrucât se preconizează că un act în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242 va fi adoptat și se va aplica începând cu perioada de raportare 2025 pentru subgrupurile de vehicule inițiale și întrucât este posibil ca perioada de șase luni să expire în jurul momentului adoptării

²⁰ Această dată a fost la doi ani de la data intrării în vigoare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei din 10 mai 2021 privind publicarea unei liste cuprinzând anumite valori ale emisiilor de CO₂ per producător, precum și a mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate vehiculele grele noi înmatriculate în Uniune și a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului pentru perioada de raportare a anului 2019 (JO L 167, 12.5.2021, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

prezentei propuneri, data aplicării pentru subgrupurile de vehicule respective poate fi prea scurtă sau neclară. Pentru a se asigura că data aplicării ajustărilor pentru subgrupurile de vehicule respective este clară și că se acordă suficient timp de punere în aplicare, ajustarea ar trebui să se aplice de la 1 iulie 2026 în temeiul directivei²¹.

Articolul 7ga alineatul (2): clasificarea vehiculelor în clase de emisii de CO₂

Propunerea inițială nu a modificat această dispoziție. Totuși, a devenit necesară modificarea sa în urma modificărilor introduse prin Regulamentele (UE) 2024/1610 și (UE) 2022/1379. Aceasta ar trebui modificată pentru a indica modul de clasificare a vehiculelor în cazuri specifice care ar putea fi interpretate în mod ambiguu în temeiul Directivei 1999/62/CE, pentru a se asigura o abordare armonizată în întreaga UE.

Acest alineat precizează modul în care:

- (a) trebuie reclasificate vehiculele pe baza traiectoriei de reducere a emisiilor definită inițial în Directiva (UE) 2022/362;
- (b) trebuie clasificate vehiculele însoțite de un dosar cu informații pentru client și înmatriculate înainte de începerea traiectoriei de reducere a emisiilor;
- (c) trebuie clasificate vehiculele de uz specific;
- (d) trebuie clasificate vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare și
- (e) trebuie clasificate vehiculele cu dublă alimentare.

Stabilirea în legislația UE a modului de tratare a acestor cazuri oferă securitate juridică pentru punerea în aplicare a directivei.

- *Reclasificarea vehiculelor pe baza definiției inițiale a traiectoriei de reducere a emisiilor.* Prezenta propunere urmărește să reintroducă forma inițială și sensul definiției traiectoriei de reducere a emisiilor²². Totuși, vehiculele care sunt încadrate într-o clasă de emisii de CO₂ înainte de adoptarea prezentei propuneri pot fi încadrate într-o clasă nefavorabilă.

În vederea asigurării unor condiții uniforme între vehiculele încadrate într-o clasă de emisii de CO₂ după adoptarea prezentei propuneri și vehiculele încadrate pe baza unui obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030, statele membre trebuie să reîncadreze vehiculele respective în termen de două luni de la intrarea în vigoare a prezentei propuneri.

Această dispoziție este necesară numai în cazul în care prezenta propunere intră în vigoare după unul dintre următoarele două momente: după 1 iulie 2026 (caz în care sunt afectate vehiculele aparținând subgrupurilor de vehicule inițiale) sau după ce domeniul de aplicare al Directivei 1999/62/CE este extins pentru a include

²¹ Acest lucru este în conformitate cu versiunea actuală a ultimei teze din definiția traiectoriei de reducere a emisiilor. Într-adevăr, această dispoziție prevede că valorile ajustate se aplică începând cu perioada de raportare care începe după data aplicării actului respectiv, și anume 1 iulie 2026.

²² A se vedea explicația de la articolul 2 alineatul (1) punctul 37 de mai sus.

subgrupurile de vehicule 1, 2, 3, 11, 12 și 16²³. Această dispoziție nu ar fi necesară dacă prezenta propunere intră în vigoare înainte de ambele evenimente.

- *Vehiculele însoțite de un dosar cu informații pentru client și înmatriculate înainte de începerea traiectoriei de reducere a emisiilor.* Directiva 1999/62/CE nu reglementează modul de clasificare în clase de emisii de CO₂ a vehiculelor care au fost înmatriculate înainte de începerea traiectoriei de reducere a emisiilor pentru subgrupul de vehicule corespunzător, dar pentru care proprietarii pot furniza dovezi ale emisiilor de CO₂ pe baza dosarului cu informații pentru client.

Pentru subgrupurile de vehicule cu perioada de referință 2021 sau 2025, există o discrepanță între anul în care începe traiectoria de reducere a emisiilor și termenele până la care producătorii trebuie să însoțească vehiculele noi cu dosarul cu informații pentru client²⁴. Mai precis, termenul până la care producătorii trebuie să facă acest lucru precedă anul de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor.

Articolul 7ga alineatul (2a) clarifică faptul că vehiculele pentru care pot fi furnizate dovezi ale emisiilor de CO₂ sunt eligibile pentru a fi clasificate într-o clasă de emisii de CO₂ pe baza valorilor din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor pentru subgrupul respectiv. Prezenta propunere ar asigura o abordare armonizată în UE.

- *Vehiculele de uz specific.* Regulamentul (UE) 2019/1242 face distincție între vehiculele de uz specific (cum sunt vehiculele utilizate pentru colectarea gunoierului sau pentru lucrări de construcții²⁵) și alte tipuri de vehicule prin definirea unor subgrupuri de uz specific. Motivul constă în faptul că modelul de utilizare al vehiculelor de uz specific este diferit de modelul de utilizare al vehiculelor care transportă mărfuri sau persoane. Vehiculele de uz specific sunt responsabile pentru aproximativ 2 % din emisiile din sectorul vehiculelor grele și sunt folosite în principal în orașe²⁶.

Producătorii nu sunt obligați să identifice natura specifică a unui vehicul greu, deoarece utilizarea finală a vehiculului poate fi încă neclară la momentul producției. În schimb, vehiculele de uz specific sunt recunoscute ca atare după prima înmatriculare în sensul Regulamentului (UE) 2019/1242. În consecință, dosarul cu informații pentru client pe care îl primesc proprietarii de vehicule nu precizează dacă vehiculul este de uz specific sau nu. Prin urmare, aceste vehicule nu pot fi tratate ca un subgrup separat de vehicule în temeiul Directivei 1999/62/CE în forma sa actuală.

²³ A se vedea explicația de mai jos de la articolul 7ga alineatul (1) cu privire la momentul extinderii domeniului de aplicare.

²⁴ Traiectoria de reducere a emisiilor începe în perioada de referință a unui subgrup de vehicule [prevăzută la punctul 3.2 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242], dar termenele pentru producători sunt stabilite la articolele 9 și 24 din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei și depind de grupa de vehicule. Pentru subgrupurile de vehicule inițiale, cele două date coincideau: traiectoria de reducere a emisiilor începea la 1 iulie 2019, deoarece perioada de referință [definită în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru subgrupurile de vehicule respective] era 2019. Termenul până la care producătorii trebuiau să însoțească vehiculele noi cu dosarul cu informații pentru client era, de asemenea, 1 iulie 2019 [astfel cum se prevede la articolul 24 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2017/2400].

²⁵ Lista completă a tipurilor de vehicule de uz specific se găsește la punctul 1.2 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242, coroborat cu apendicele 2 la anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ A se vedea considerentul 33 din Regulamentul (UE) 2024/1610.

Recunoașterea subgrupurilor de vehicule de uz specific în temeiul Directivei 1999/62/CE ar însemna să se utilizeze documente suplimentare eliberate după înmatricularea vehiculelor pentru a identifica natura specifică a acestora. Sarcina administrativă ar fi disproporționată în comparație cu ponderea scăzută a emisiilor generate de vehiculele de uz specific și cu numărul redus de kilometri parcurși pe drumurile care intră sub incidența articolului 7ga din directivă (adică autostrăzile și drumurile TEN-T). În plus, există riscul ca statele membre să aplice abordări fragmentate, dacă directiva nu definește procedura de utilizare a altor documente decât dosarul cu informații pentru client. Aceste motive obiective justifică tratamentul diferit al subgrupurilor de vehicule de uz specific față de alte subgrupuri de vehicule.

Prin urmare, articolul 7ga alineatul (2) impune ca vehiculele de uz specific să fie considerate ca aparținând subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice. Aceste informații sunt furnizate în toate dosarele cu informații pentru clienți ale vehiculelor. Prezenta propunere ar clarifica modul în care dispozițiile actuale ale directivei ar trebui să se aplice vehiculelor de uz specific.

- *Vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare pentru a extindea autonomiei.* Autonomia de funcționare a vehiculelor cu emisii zero continuă să le dezavantajeze față de vehiculele convenționale. Pentru a mări autonomia de funcționare a vehiculului, este posibilă postechiparea vehiculelor cu emisii zero prin înlocuirea unui ansamblu de baterii cu un generator pe bază de combustibil²⁷. Vehiculele supuse acestui proces de postechipare devin astfel vehicule hibride.

Deși utilizează un generator pe bază de combustibil, vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare ar rămâne clasificate în clasa 5 de emisii de CO₂ în temeiul Directivei 1999/62/CE, deoarece clasificarea vehiculelor se bazează pe documentația vehiculului la momentul primei sale înmatriculări.

Tratarea acestor vehicule ca aparținând clasei 5 de emisii de CO₂ denaturează piața transportului rutier de mărfuri în dezavantajul operatorilor care utilizează vehicule cu emisii zero care nu au fost supuse unui proces de postechipare. De asemenea, această clasificare nu reflectă emisiile reale pe durata de viață a vehiculelor în sensul Regulamentului (UE) 2019/1242.

În plus, producătorii pot calcula emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor respective în simulatorul VECTO prevăzut în Regulamentul (UE) 2017/2400, înainte ca acestea să fie introduse pe piață.

Prin urmare, se propune ca vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare pentru extinderea autonomiei să nu fie tratate ca aparținând clasei 5 de emisii de CO₂, ci ca aparținând clasei 1 de emisii de CO₂. Această modificare asigură faptul că vehiculele sunt încadrate în clasele de emisii de CO₂ pe baza rezultatelor simulatorului VECTO.

²⁷ A se vedea <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> și <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

- *Vehiculele cu dublă alimentare produse înainte de includerea lor în Regulamentul (UE) 2017/2400.* Vehiculele cu dublă alimentare produse înainte ca această tehnologie să fi fost inclusă în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400 prin Regulamentul (UE) 2022/1379 nu sunt eligibile pentru taxe de trecere mai avantajoase din cauza lipsei dosarului cu informații pentru client. Prin urmare, aceste vehicule pot suferi un dezavantaj concurențial față de vehiculele similare care au fost înmatriculate după data respectivă. Ar putea fi efectuată o nouă simulare pentru determinarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor respective, ținând seama de cele mai recente cerințe ale Regulamentului (UE) 2017/2400, inclusiv ale vehiculelor care au fost deja înmatriculate. Producătorii care au fabricat vehicule cu dublă alimentare înainte ca vehiculele respective să intre sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400 pot efectua această simulare.

Prin urmare, statele membre ar trebui să accepte rezultatul acestor simulări pentru clasificarea unui vehicul cu dublă alimentare în clasele de emisii de CO₂. Întrucât simulatorul este cu sursă deschisă și ar putea fi utilizat în mod nelegitim, Comisia ar trebui să supravegheze utilizarea acestei opțiuni. Prin urmare, atunci când un producător decide să utilizeze această opțiune, ar trebui să notifice intenția sa Comisiei. Pentru a preveni utilizarea unor dosare de simulare nelegitime, statele membre ar trebui să accepte un nou dosar de simulare numai dacă (i) acesta este primit direct de la un producător; (ii) dosarul de simulare este în format digital și (iii) producătorului respectiv i-a fost adresată o decizie pozitivă a Comisiei.

Articolul 7ga alineatul (7) – Publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂

Propunerea inițială nu includea această dispoziție. Prezentul alineat se referă la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru grupele de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400, dar care nu intră încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242. Astfel cum s-a explicat mai sus, această dispoziție este în prezent caducă, prin urmare este eliminată pentru a simplifica directiva.

Articolul 7gc alineatul (7) – Efectul remorcilor asupra stabilirii reducerii taxelor rutiere

Se modifică propunerea inițială pentru a clarifica remorcile eligibile pentru clasa de remorci 3 prin referire la noua definiție a remorcilor cu emisii zero prevăzută la articolul 3 punctul 11 litera (c) din Regulamentul (UE) 2019/1242, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2024/1610.

Articolul 8 alineatul (3) – Data aplicării articolului 7ga pentru statele membre cu un sistem comun de taxe de utilizare

Propunerea inițială nu includea această dispoziție, dar modificarea sa este necesară pentru a o alinia la modificările propuse la articolul 7ga alineatul (1). Într-adevăr, articolul 8 alineatul (3) conține o referire la articolul 7ga alineatul (1) al doilea și al treilea paragraf, care sunt afectate de prezenta propunere.

Articolul 7ga alineatul (1) al doilea paragraf acoperă acum atât subgrupurile de vehicule inițiale, cât și subgrupurile de vehicule noi. Prelungirea termenului pentru statele membre cu un sistem comun de taxe de utilizare este destinată primei puneri în aplicare a variației taxelor pentru subgrupurile de vehicule inițiale. Prin urmare, această dată de aplicare pentru subgrupurile de vehicule inițiale este acum stabilită în mod explicit, într-un mod similar cu cel în care prezenta propunere modifică articolul 7ga alineatul (1).

Propunere modificată de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei (UE) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele cu remorci și de clarificare și simplificare a anumitor dispoziții

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Adoptarea Directivei (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului³ a consolidat principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” prin introducerea taxării obligatorii în funcție de emisiile de CO₂, fie prin modificarea taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare în funcție de emisiile de CO₂ ale vehiculelor, fie prin aplicarea unei taxe bazate pe costurile externe pentru emisiile de CO₂. În prezent, taxele rutiere ale ansamblelor de vehicule care cuprind un autovehicul și o remorcă variază în funcție de emisiile de CO₂ ale autovehiculului, indiferent de caracteristicile remorcii legate de acesta, în special în funcție de efectul său asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblului de vehicule.
- (2) Deși o remorcă nu consumă singură energie, ea are nevoie de energie de la autovehiculul tractor pentru a fi deplasată. Optimizarea eficienței energetice a remorcilor duce la reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor convenționale și la creșterea autonomiei vehiculelor. O astfel de optimizare a remorcilor rezultă din îmbunătățirea performanțelor aerodinamice, a rezistenței la rulare și a greutății remorcilor. Potențialul de eficiență energetică este de aproximativ 7,5 % pentru remorcile cu proțap și de 15 % pentru semiremorci, în comparație cu o remorcă de referință din anul 2020. Prin urmare, remorcile ar putea juca un rol important în

¹ JO C/2023/874, 8.12.2023, p. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² JO C , , p. .

³ Directiva (UE) 2022/362 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2022 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

decarbonizarea sectorului transportului rutier de mărfuri. Cu toate acestea, introducerea pe piață a remorcilor mai eficiente este îngreunată de prețurile mai ridicate ale acestora și de faptul că, până în prezent, cumpărătorii de remorci nu au avut posibilitatea de a compara diferite remorci în ceea ce privește eficiența lor energetică. Acest lucru duce la o disponibilitate limitată pe piață a remorcilor eficiente din punct de vedere energetic. Dispozitivele aerodinamice sunt deja disponibile pe piață și vor deveni mai disponibile în viitor, dar nu sunt utilizate în mod obișnuit în parcul actual de vehicule al Uniunii.

- (3) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei⁴ a stabilit valori certificate legal pentru efectul remorcilor asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblelor de vehicule grele de marfă. Pentru a reduce și mai mult costurile de exploatare ale remorcilor mai eficiente, ar trebui stabilite normele de includere a efectului remorcilor asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblelor de vehicule grele de marfă în sistemele de taxare rutieră bazate pe diferențierea în funcție de emisiile de CO₂. Întrucât autovehiculele pot fi legate la diferite remorci, includerea remorcilor în sistemele de taxare rutieră bazate pe diferențierea în funcție de emisiile de CO₂ ar trebui să se bazeze pe remorca utilizată efectiv.
- (4) Extinderea taxării în funcție de emisiile de CO₂ la remorci ar trebui să se aplice remorcilor cărora li se aplică Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362. Performanțele remorcilor pot varia în funcție de parametrii lor tehnici. Pentru a evalua performanța remorcilor în ceea ce privește eficiența energetică, performanța în ceea ce privește potențialul de reducere a emisiilor de CO₂ al unei anumite remorci este comparată cu performanța unei remorci de referință, care este similară în ceea ce privește configurația axelor, sarcina maximă admisă pe osii și configurația șasiului. Raportul dintre valoarea remorcii specifice și cea a remorcii de referință este definit în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 ca rată de eficiență. Remorcile mai eficiente au o valoare a ratei de eficiență mai mică de 1.
- (5) Calculul ratei de eficiență poate fi în funcție de kilometri, tone-kilometri sau m3-kilometri. Pentru toate remorcile, cu excepția celor destinate transportului de mărfuri voluminoase, ar trebui să se utilizeze rata de eficiență în funcție de tone-kilometri. Remorcile destinate transportului de mărfuri voluminoase sunt cele proiectate în principal pentru transportul de mărfuri voluminoase. Rata de eficiență în funcție de tone-kilometri nu poate fi utilizată pentru remorcile destinate transportului de mărfuri voluminoase, deoarece aceste remorci au o rezistență la rulare și o masă mai mari decât cele ale remorcilor tradiționale. În cazul remorcilor destinate transportului de mărfuri voluminoase, ar trebui să se utilizeze, în schimb, rata de eficiență în funcție de m3-kilometri.
- (6) Clasa de emisii de CO₂ a unui ansamblu de vehicule cu o remorcă mai eficientă ar trebui să fie mai mare decât clasa de emisii de CO₂ a autovehiculului, permițând astfel accesul la o reducere mai mare a taxelor rutiere. Efectul potențialului de reducere a emisiilor de CO₂ al unei remorci asupra clasei de emisii de CO₂ a unui ansamblu de vehicule ar trebui să se bazeze pe comparația dintre rata de eficiență a remorcii

⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei din 1 august 2022 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind performanța remorcilor grele în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/683 (JO L 205, 5.8.2022, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

respective și pragurile ratei de eficiență menționate în prezenta directivă. Sunt prevăzute praguri diferite pentru semiremorci și pentru alte remorci, deoarece potențialul acestora de a reduce emisiile de CO₂ într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor este diferit.

- (7) În cazul în care statul membru include efectul remorcilor asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblurilor de vehicule grele de marfă în sistemele de taxare rutieră de pe teritoriul său și impune taxe specifice ansamblurilor de vehicule care se abat de la greutatea și/sau dimensiunile maxime stabilite în Directiva 96/53/CE a Consiliului⁵, statului membru respectiv ar trebui să i se permită să aplice reducerea taxelor rutiere unor astfel de ansambluri de vehicule care utilizează cel puțin o remorcă mai eficientă.
- (8) Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice anexa VIII la Directiva 1999/62/CE, prin intermediul unor acte delegate, pentru a defini sau a ajusta pragurile ratei de eficiență stabilite în aceasta și pentru a defini o metodologie de alocare în clase de remorci a remorcilor care au fost supuse unui proces de postechipare, în special a celor cărora nu li s-a atribuit o rată de eficiență în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362. Definirea pragurilor ratei de eficiență ar trebui să se realizeze imediat ce datele privind eficiența remorcilor sunt colectate timp de cel puțin un an în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului⁶. Pragurile ratei de eficiență ar trebui să se bazeze pe eficiența medie a parcului de remorci atunci când se publică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru astfel de vehicule și pe potențialul pe care îl au remorcile de a genera îmbunătățiri ale eficienței. Acestea ar trebui să fie apoi ajustate pentru a reflecta progresul tehnic și o pătrundere tot mai mare a noilor tehnologii, cum ar fi remorcile cu axe motoare. Definirea unei metodologii pentru remorcile care au fost supuse unui proces de postechipare ar trebui să ia în considerare instalarea de echipamente care îmbunătățesc energia acestora, cum ar fi dispozitivele aerodinamice, care pot fi verificate în timpul inspecției tehnice periodice și care ar trebui să fie raportate în certificatul de inspecție tehnică, astfel cum se menționează în Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁷.
- (9) Pentru a se asigura că conducătorii auto declară în mod corect performanța remorcii atașate la autovehicul atunci când utilizează reducerea taxelor în funcție de emisiile de CO₂, este necesar ca agenții de control să primească, la cerere, dovezi privind clasa de emisii a ansamblului de vehicule, inclusiv dovezi care să ateste performanța remorcii. În cazul în care nu se furnizează astfel de dovezi, un stat membru ar avea dreptul să aplice taxe numai în funcție de clasa de emisii a autovehiculului.
- (10) Pentru a se asigura aplicarea coerentă a variației taxelor rutiere în funcție de emisiile de CO₂, este necesar să se modifice Directiva 1999/37/CE a Consiliului⁸ astfel încât să

⁵ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO L 127, 29.4.2014, p. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

se introducă obligația ca rata de eficiență a remorcilor să fie indicată în certificatul de înmatriculare al acestora, în cazul în care rata de eficiență respectivă este disponibilă pe certificatul lor de conformitate sau pe certificatul de omologare individuală a vehiculului. Este important să se asigure că datele referitoare la eficiența remorcilor sunt disponibile pentru schimbul de informații între statele membre, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului⁹.

- (11) ~~În plus, este necesar să se modifice Directiva 1999/62/CE pentru a reflecta noua structură a Regulamentului (UE) 2019/1242, astfel cum a fost modificat prin [a se adăuga trimiterea odată ce aceasta va fi cunoscută]. Modificările necesare vizează păstrarea sensului actual al definițiilor următorilor termeni: vehicul cu emisii zero, vehicul cu emisii scăzute, nivel de referință al emisiilor de CO₂ și traiectorie de reducere a emisiilor și ar trebui să o actualizeze pe cea din urmă pentru a armoniza aplicabilitatea acesteia cu regulamentul menționat mai sus după 2030. Aceste modificări ar trebui, de asemenea, să mențină obligația de a aplica o variație a taxelor de utilizare a infrastructurii și a taxelor de utilizare, precum și perioada de la care se aplică această obligație. În ceea ce privește subgrupurile de vehicule care intră deja sub incidența regulamentului, aceste modificări ar trebui să clarifice în special faptul că această obligație se aplică de la 13 mai 2023, și anume la doi ani de la data publicării Deciziei de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei¹⁰, care specifică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgrupurile de vehicule respective. Pentru a se asigura adoptarea la timp a acestor modificări în ceea ce privește data intrării în vigoare a modificărilor aduse Regulamentului (UE) 2019/1242, ar trebui stabilit un termen de un an pentru transpunerea în legislația națională.~~

- (11) Este oportun să se clarifice și să se simplifice anumite dispoziții ale Directivei 1999/62/CE pentru a reflecta modificările aduse de Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹ la Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului¹², precum și modificările aduse de Regulamentul (UE) 2022/1379 al Comisiei¹³ la Regulamentul (UE) 2017/2400 al**

⁹ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>**).

¹⁰ Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei din 10 mai 2021 privind publicarea unei liste cuprinzând anumite valori ale emisiilor de CO₂ per producător, precum și a mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate vehiculele grele noi înmatriculate în Uniune și a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului pentru perioada de raportare a anului 2019 (JO L 167, 12.5.2021, p. 47).

¹¹ Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (JO L, 2024/1610, 6.6.2024, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>**).

¹² Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>**).

¹³ Regulamentul (UE) 2022/1379 al Comisiei din 5 iulie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2400 în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale camioanelor medii și grele și ale autobuzelor grele, precum și cu privire la introducerea vehiculelor electrice și a altor tehnologii noi (JO L 212, 12.8.2022, p. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>**).

Comisiei¹⁴. Modificările propuse se referă la definiția emisiilor de CO₂, a vehiculului cu emisii zero, a vehiculului greu cu emisii scăzute, a grupei de vehicule, a traiectoriei de reducere a emisiilor și a nivelului de referință al emisiilor de CO₂, precum și la articolul 7ga și la articolul 8 alineatul (3), păstrându-le în același timp sensul inițial.

- (12) Prezenta directivă ar trebui să clarifice momentul de la care se aplică obligația de a varia taxele rutiere în funcție de emisiile de CO₂ pentru un subgrup de vehicule. Prin urmare, aceasta se referă la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru un subgrup de vehicule adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242. De asemenea, prezenta directivă ar trebui să acorde suficient timp de punere în aplicare autorităților naționale și furnizorilor de servicii de taxe de trecere pentru a clasifica vehiculele din subgrupurile respective în clase de emisii de CO₂. Se prevede o perioadă de punere în aplicare de șase luni de la data publicării nivelului de referință al emisiilor de CO₂. În ceea ce privește subgrupurile de vehicule care intrau inițial sub incidența regulamentului respectiv, obligația de a varia taxele rutiere se aplică începând cu 13 mai 2023, adică la doi ani de la data publicării Deciziei de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei¹⁵.**
- (13) Prezenta directivă ar trebui să clarifice data de la care se aplică ajustările nivelului de referință al emisiilor de CO₂ adoptate în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242. O perioadă de șase luni este adecvată pentru punerea în aplicare a acestei modificări. Această dată ar trebui să fie aceeași în toate statele membre pentru a asigura tratamentul egal al operatorilor de transport care dețin vehicule similare înmatriculate pentru prima dată la aceeași dată, dar care sunt stabiliți în state membre diferite. În plus, Decizia de punere în aplicare (UE).../... a Comisiei de ajustare a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ indicat în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei și de specificare a metodologiei de definire a vehiculelor reprezentative [a se adăuga trimiterea odată ce aceasta va fi cunoscută] a ajustat nivelul de referință al emisiilor de CO₂ cu aplicare din perioada de raportare 2025 pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH. Versiunea actuală a definiției traiectoriei de reducere a emisiilor prevede că valorile ajustate se aplică începând cu perioada de raportare care începe după data aplicării actului respectiv. Prin urmare, acestea ar trebui să se aplice de la 1 iulie 2026. Pentru a evita ca perioada de punere în aplicare de șase luni să expire prea devreme după adoptarea prezentei directive, lăsând o perioadă insuficientă de punere în aplicare, data de 1 iulie 2026 este menținută în mod explicit.**

¹⁴ 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 CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁵ Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/781 a Comisiei din 10 mai 2021 privind publicarea unei liste cuprinzând anumite valori ale emisiilor de CO₂ per producător, precum și a mediei emisiilor specifice de CO₂ pentru toate vehiculele grele noi înmatriculate în Uniune și a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului pentru perioada de raportare a anului 2019 (JO L 167, 12.5.2021, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (14) Prezenta directivă ar trebui să păstreze sensul definiției traiectoriei de reducere a emisiilor din Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2022/362. Regulamentul (UE) 2024/1610 a modificat Regulamentul (UE) 2019/1242 prin introducerea unui obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030. Această modificare afectează panta traiectoriei de reducere a emisiilor definită în Directiva 1999/62/CE pentru anii până în 2030 inclusiv. Prin urmare, anumite praguri pentru clasele de emisii de CO₂ până în 2030 inclusiv sunt mai stricte decât pentru 2031 și anii următori. Forma rezultată a traiectoriei de reducere a emisiilor nu a fost o consecință intenționată a adoptării Regulamentului (UE) 2024/1610. Prin urmare, în Directiva 1999/62/CE ar trebui reintrodusă forma inițială a traiectoriei de reducere a emisiilor prin stabilirea unui obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030. Până la aplicarea acestei modificări, este posibil ca anumite vehicule să poată fi încadrate într-o clasă de emisii de CO₂ cu o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030. În vederea asigurării egalității de tratament cu vehiculele care sunt încadrate într-o clasă de emisii de CO₂ după adoptarea prezentei directive, statele membre ar trebui să reclasifice vehiculele respective utilizând o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030, în termen de două luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.
- (15) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare în clasele de emisii de CO₂ a vehiculelor însoțite de un dosar cu informații pentru client și înmatriculate pentru prima dată înainte de începerea traiectoriei de reducere a emisiilor. Pentru subgrupurile de vehicule cu perioada de referință 2021 sau 2025, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul (UE) 2019/1242, există o discrepantă între data la care încep traiectoriile lor de reducere a emisiilor și termenul până la care producătorii trebuie să însoțească vehiculele noi cu un dosar cu informații pentru client care a fost emis în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei. Data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor unui subgrup de vehicule este prima zi a perioadei de referință pentru subgrupul de vehicule respectiv, prevăzută la punctul 3.2 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242. Termenul până la care producătorii trebuie să însoțească vehiculele noi dintr-un subgrup de vehicule cu dosarul cu informații pentru client este prevăzut la articolul 24 din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei. Pentru aceste subgrupuri de vehicule, termenul pentru producători precedă data de începere a traiectoriei de reducere a emisiilor. Directiva 1999/62/CE nu indică modul de clasificare în clase de emisii de CO₂ a vehiculelor care au fost înmatriculate pentru prima dată înainte de începerea traiectoriei de reducere a emisiilor. Statele membre ar trebui să clasifice într-o clasă de emisii de CO₂ vehiculele pentru care proprietarul poate furniza dovezi ale emisiilor de CO₂ într-un dosar cu informații pentru client. Pragurile claselor de emisii de CO₂ înainte de începerea traiectoriei de reducere a emisiilor sunt cele din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor.
- (16) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor de uz specific în clase de emisii de CO₂. Regulamentul (UE) 2019/1242 face distincție între vehiculele de uz specific, cum sunt vehiculele utilizate pentru colectarea gunoierului sau pentru lucrări de construcții, și alte tipuri de vehicule prin definirea unor subgrupuri de vehicule de uz specific. Aceste vehicule de uz specific sunt responsabile pentru aproximativ 2 % din emisiile din sectorul vehiculelor grele și sunt folosite în principal în orașe. În urma adoptării

Regulamentului (UE) 2024/160, vehiculele de uz specific sunt identificate ca atare numai după prima lor înmatriculare. Prin urmare, dosarul cu informații pentru client al unui vehicul nou nu furnizează informații cu privire la natura specifică a vehiculului. Prin urmare, vehiculele de uz specific nu pot fi recunoscute ca aparținând unui subgrup de uz specific atunci când sunt clasificate într-o clasă de emisii de CO₂. Din motive obiective și practice, vehiculele de uz specific ar trebui să fie tratate ca aparținând subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice în sensul Directivei 1999/62/CE.

(17) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor cu emisii zero supuse unui proces de postechipare în clase de emisii de CO₂. Regulamentul (UE) 2019/1242 stabilește obiective pentru producători de reducere a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele noi. În temeiul acestui regulament, producătorii beneficiază în mod special de introducerea pe piață a vehiculelor cu emisii zero. Directiva 1999/62/CE stimulează cererea pentru aceste vehicule acordând reduceri de taxe în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂. Un dezavantaj actual al vehiculelor cu emisii zero este faptul că acestea au o autonomie de funcționare mai mică decât vehiculele convenționale. Pentru a mări autonomia de funcționare a vehiculului, este posibilă postechiparea vehiculelor cu emisii zero prin înlocuirea unui ansamblu de baterii cu un generator pe bază de combustibil. Vehiculele supuse acestui proces de postechipare devin astfel vehicule hibride. În temeiul Directivei 1999/62/CE, vehiculele sunt clasificate în clase de emisii de CO₂ conform documentației vehiculului care este furnizată de producători înainte de prima înmatriculare a vehiculului. Aceasta înseamnă că, în temeiul cadrului legislativ actual, astfel de vehicule care au fost supuse unui proces de postechipare ar continua să beneficieze de taxe reduse în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂, deși utilizează un generator pe bază de combustibil. Însă acest tratament denaturează piața transportului rutier de mărfuri în dezavantajul operatorilor care utilizează vehicule cu emisii zero care nu au fost supuse unui proces de postechipare și nu reflectă reducerile efective de emisii pe durata de viață a vehiculelor în sensul Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, pentru a se asigura că toate vehiculele sunt încadrate în clase de emisii de CO₂ pe baza rezultatelor simulatorului VECTO, vehiculele cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare cu un motor alimentat cu combustibil ar trebui să fie tratate în temeiul Directivei 1999/62/CE ca aparținând clasei 1 de emisii de CO₂.

(18) Prezenta directivă ar trebui să clarifice modul de alocare a vehiculelor cu dublă alimentare în clase de emisii de CO₂. Articolul 24 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei obligă producătorii să emită un dosar cu informații pentru client pentru vehiculele cu dublă alimentare începând cu 1 ianuarie 2024. Însă unele vehicule cu dublă alimentare au fost înmatriculate înainte de această dată fără un dosar cu informații pentru client. Vehiculele care au fost înmatriculate pentru prima oară înainte de această dată nu pot avea acces la taxe de trecere mai avantajoase și pot suferi un dezavantaj concurențial față de vehicule similare care au fost înmatriculate ulterior. Este posibil ca producătorii să determine emisiile de CO₂ ale unui vehicul care a fost deja înmatriculat efectuând o nouă simulare care să țină seama de cele mai recente cerințe ale Regulamentului (UE) 2017/2400. Statele membre ar trebui să accepte rezultatul acestor simulări ca dovadă a emisiilor de CO₂ ale vehiculului. Comisia ar trebui să împiedice utilizarea rezultatelor nelegitime ale simulării supraveghind utilizarea acestei opțiuni de către producători. Prin urmare, un producător care

decide să utilizeze această opțiune ar trebui să notifice acest lucru Comisiei. Statele membre ar trebui să accepte acest document numai dacă este primit direct de la un producător, dacă este în format digital, deoarece este mai puțin vulnerabil la fraudă, și dacă producătorului respectiv i-a fost adresată o decizie pozitivă a Comisiei.

- (19)** Prezenta directivă ar trebui să elimine anumite dispoziții care au devenit caduce. Directiva 1999/62/CE prevede extinderea domeniului său de aplicare pentru a include subgrupurile de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2017/2400, dar care nu intră încă sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242. Dispozițiile relevante ale Directivei 1999/62/CE sunt articolul 2 alineatul (1) punctul 30 litera (b); articolul 2 alineatul (1) punctul 38 litera (b); articolul 7ga alineatul (1) al treilea paragraf și articolul 7ga alineatul (7). Regulamentul (UE) 2024/1610 a extins domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/1242 pentru a corespunde domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) 2017/2400. Prin urmare, dispozițiile relevante ale Directivei 1999/62/CE au devenit caduce și ar trebui eliminate pentru a simplifica textul acesteia.

- (1220)** Prin urmare, Directivele 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520 ar trebui să fie modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 1999/62/CE

Directiva 1999/62/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 28 se înlocuiește cu următorul text:

„28. «emisii de CO₂» ale unui vehicul greu înseamnă emisiile specifice de CO₂ ale acestuia (gCO₂/t-km) prevăzute la punctul 2.6.1 din dosarul său cu informații pentru client, dacă este un vehicul greu de marfă, sau emisiile specifice de CO₂ ale acestuia (gCO₂/p-km) furnizate la punctul 2.6.4 din dosarul său cu informații pentru client, dacă este un autocar sau un autobuz, conform definiției din partea II a anexei IV la Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei (*);”

* 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 CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).;

- (ab)** la punctul 29, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) un autovehicul greu menționat la articolul 3 punctul 11 literele (a) și **sau** (b) din Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului (**); sau”

** Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță

privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>);

(b_c) La punctul 30, litera (b) **punctul 30** se înlocuiește cu următorul text:

„30. «vehicul greu cu emisii scăzute» înseamnă un vehicul greu cu emisii scăzute, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2019/1242;”;

„(b) un vehicul greu dintr-o grupă de vehicule care intră sub incidența unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 7ga alineatul (7), cu emisii de CO₂ mai mici de 50 % din nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ale grupei sale de vehicule, cu excepția vehiculelor cu emisii zero;”;

(d) **punctul 35 se înlocuiește cu următorul text:**

„35. «grup de vehicule» înseamnă un grup de vehicule, astfel cum este definit la articolul 4 primul paragraf din Regulamentul (UE) 2017/2400;”;

(e_e) punctul 37 se înlocuiește cu următorul text:

„37. «traietorie de reducere a emisiilor» unui subgrup de vehicule (sg) înseamnă o traietorie de reducere a emisiilor pentru vehiculele grele de marfă ($ET_{sg,Y}$) sau pentru autobuze și autocare ($ETp_{sg,Y}$), determinată în conformitate cu punctul 5.1.2.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242 și ajustată după cum urmează:

(a) pentru anii $Y \leq 2030$, obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ pentru 2030 ($rf_{sg,Y}$ sau $rfp_{sg,Y}$, unde $Y=2030$) este de 30 % și

(b) pentru anii $Y > 2030$, factorul pentru obiectiv ($RET_{sg,Y}$ sau $RETp_{sg,Y}$) este de 0,7;”;

„37. «traietoria de reducere a emisiilor», pentru subgrupul de vehicule (sg) și perioada de raportare a unui an (Y), și anume $ET_{sg,Y}$, înseamnă produsul dintre factorul anual de reducere a emisiilor de CO₂ ($RET_{sg,Y}$) și nivelul de referință al emisiilor de CO₂ (rCO_{2sg}) ale subgrupului (sg), și anume $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ se determină în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2019/1242;”;

(d_f) punctul 38 se înlocuiește cu următorul text:

„38. «nivel de referință al emisiilor de CO₂» înseamnă nivelul de referință al emisiilor de CO₂, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/1242;”;

„38. «nivelul de referință al emisiilor de CO₂» înseamnă:

(a) pentru subgrupurile de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242, suma calculată în conformitate cu formula prevăzută la punctul 3 din anexa I la regulamentul respectiv;

(b) pentru o grupă de vehicule care intră sub incidența unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 7ga alineatul (7), nivelul de referință al emisiilor de CO₂ specificat în acesta, care corespunde valorii medii a tuturor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor din grupa de vehicule respectivă, raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al

~~Consiliului (6) pentru prima perioadă de raportare, care va începe după data la care înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor din grupa de vehicule respectivă, care nu respectă obligațiile menționate la articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400, este interzisă în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul (UE) 2017/2400;”;~~

(eg) se adaugă următoarele puncte:

„42. «remorcă» înseamnă o remorcă astfel cum este definită la articolul 3 punctul 17 din Regulamentul (UE) 2018/858, care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei^(***);

43. «semiremorcă» înseamnă o remorcă ce corespunde definiției unei semiremorci de la articolul 3 punctul 33 din Regulamentul (UE) 2018/858 și care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei.”

***Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei din 1 august 2022 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind performanța remorcilor grele în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/683 (JO L 205, 5.8.2022, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**)”.

2. Articolul 7ga se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al doilea, al treilea și al patrulea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Statele membre aplică variația respectivă subgroupurilor de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2019/1242 **cel târziu la șase luni de la data publicării**, ~~pe baza nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgroupurile de vehicule respective, adoptat~~ publicat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul menționat. Cu toate acestea, pentru subgroupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, statele membre aplică variația respectivă cel târziu la 13 mai 2023.

Statele membre aplică, în cazul în care nivelul de referință al emisiilor de CO₂ este ajustat în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/1242 începând cu prima zi a celei de a șasea luni de la publicarea lor. Cu toate acestea, pentru subgroupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH, statele membre aplică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ ajustat în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) .../... al Comisiei [a se adăuga trimiterea odată ce aceasta va fi cunoscută] începând cu 1 iulie 2026, respectivele niveluri de referință ale emisiilor de CO₂ se aplică de la începutul următoarei perioade de raportare.

Prin derogare de la al doilea paragraf, pentru clasele 1, 4 și 5 de emisii de CO₂ menționate la alineatul (2) din prezentul articol, variația respectivă se aplică grupelor de vehicule care intră sub incidența actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (7) în termen de cel mult doi ani de la adoptarea respectivelor acte de punere în aplicare. Variația se bazează pe nivelul de referință al emisiilor de CO₂ specificat în acestea și se aplică până când nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru subgroupurile de vehicule în cauză este publicat în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE)

~~2019/1242. De la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242, statele membre aplică acest nivel de referință al emisiilor de CO₂ în locul celui specificat în temeiul alineatului (7), iar variația pentru subgrupurile de vehicule în cauză se aplică pentru toate clasele de emisii.”;~~

(b) la alineatul (2) se adaugă următoarele paragrafe:

„Statele membre reclassifică vehiculele care au fost clasificate în clasa 2 sau 3 de emisii de CO₂ cu o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 43 % până în 2030, utilizând în schimb o traiectorie de reducere a emisiilor bazată pe un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ cu 30 % până în 2030, cel târziu până la [data intrării în vigoare a prezentei directive + două luni].

Statele membre consideră eligibile pentru clasificarea într-o clasă de emisii de CO₂ toate vehiculele pentru care utilizatorul rutier poate furniza dovezi ale emisiilor de CO₂ într-un dosar cu informații pentru client emis în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400. În cazul în care data primei înmatriculări a unui vehicul este anterioară începerii traiectoriei de reducere a emisiilor a subgrupului de vehicule din care face parte vehiculul, pentru subgrupul respectiv se aplică valorile din primul an al traiectoriei de reducere a emisiilor.

Statele membre tratează vehiculele de uz specific, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2019/1242, ca vehicule care aparțin subgrupului corespunzător de vehicule nespecifice.

Statele membre nu aplică taxe reduse în conformitate cu clasa 5 de emisii de CO₂ vehiculelor cu emisii zero care au fost supuse unui proces de postechipare cu un motor alimentat cu combustibil care generează energie electrică sau care contribuie la propulsia vehiculului. În schimb, statele membre aplică taxele în conformitate cu clasa 1 de emisii de CO₂.

Producătorii de vehicule pot utiliza simulatorul prevăzut la articolul 5 din Regulamentul (UE) 2017/2400 pentru a determina emisiile de CO₂ ale unui vehicul cu dublă alimentare, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 21 din Regulamentul (UE) 2017/2400, după data de producție a acestuia, în cazul în care data de producție a vehiculului respectiv este anterioară datei de 1 ianuarie 2024. Un producător care intenționează să utilizeze această posibilitate notifică Comisiei intenția sa de a face acest lucru, iar Comisia decide dacă producătorul respectiv poate utiliza simulatorul în scopul prevăzut la prezentul alineat. Pentru clasificarea unui vehicul într-o clasă de emisii de CO₂, statele membre acceptă simularea furnizată de producători ca dovadă a emisiilor de CO₂ ale unui vehicul, cu condiția ca producătorul să le transmită direct și în format digital rezultatele simulării, împreună cu decizia Comisiei adresată producătorului respectiv.”;

(bc) alineatul (7) se elimină. ~~la alineatul (7), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:~~

~~„Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a specifica nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru alte grupe de vehicule decât subgrupurile 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.”~~

3. Se introduce următorul articol:

„Articolul 7gc

(1) Până la 30 iunie 2030, statele membre pot lua în considerare, atunci când aplică articolul 7ga, efectul remorcilor asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblului compus din acestea și un autovehicul. De la 1 iulie 2030, statele membre iau în considerare acest efect.

În cazul în care un stat membru aplică primul paragraf, clasa de emisii de CO₂ a ansamblului de vehicule menționată la articolul 7ga alineatul (2) este afectată de clasa de remorci a remorcii tractate, în conformitate cu anexa VIII.

(2) În cazul în care un stat membru aplică primul alineat și, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a), impune taxe specifice ansamblelor de vehicule care se abat de la greutatea și/sau dimensiunile maxime stabilite în anexa I la Directiva 96/53/CE a Consiliului*, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din directiva respectivă, statul membru respectiv poate aplica o reducere a taxelor rutiere pentru ansamblele de vehicule care utilizează cel puțin o remorcă căreia i se atribuie o clasă de remorci în conformitate cu anexa VIII la prezenta directivă.

Valoarea reducerii taxei rutiere poate corespunde reducerii acordate ansamblelor de vehicule care nu se abat de la greutatea și/sau dimensiunile maxime.

(3) Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 9d pentru a modifica anexa VIII cu scopul de a stabili pragurile ratei de eficiență prevăzute în aceasta sau de a le ajusta astfel încât să reflecte progresul tehnic. Prima stabilire a acestor praguri se bazează pe eficiența medie a parcului de remorci atunci când se publică nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru aceste vehicule și pe potențialul pe care îl au remorcile de a genera îmbunătățiri ale eficienței, luând în considerare potențialul diferit al semiremorcilor și al altor remorci.

Pentru clasele 1 și 2 de remorci, astfel cum sunt identificate în tabelul din anexa VIII, Comisia adoptă un act delegat care stabilește pragurile ratei de eficiență cel târziu la un an de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ pentru remorci, în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242.

Clasa 3 ~~Pentru clasa 3 de remorci,~~ astfel cum este identificată în tabelul din anexa VIII, **se aplică remorcilor cu emisii zero, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 litera (c) din Regulamentul (UE) 2019/1242 și care corespund unui prag al ratei de eficiență pentru clasa 3 de remorci.** ~~aplicabilă remorcilor echipate cu un dispozitiv care le susține în mod activ propulsia și care nu are un motor cu ardere internă sau are un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 5gCO₂/kWh.~~ Comisia adoptă un act delegat care stabilește pragurile ratei de eficiență după ce sunt disponibile valori certificate legal pentru remorcile respective.

Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 9d pentru a modifica anexa VIII în vederea stabilirii unei metodologii de stabilire a alocării într-o clasă de remorci a remorcilor care au fost supuse unui proces de postechipare cu echipamente care le îmbunătățesc eficiența energetică, în special cele care au fost înmatriculate, vândute sau puse în funcțiune înainte de data aplicării Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362.

(4) În scopul înregistrării echipamentelor menționate la alineatul (3) al patrulea paragraf, statele membre utilizează rubrica 10 (alte informații) din anexa II la Directiva 2014/45/UE**.

* Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

** Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO L 127, 29.4.2014, p. 51)."

4. La articolul 7j alineatul (2a), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care un conducător auto sau, după caz, operatorul de transport sau furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) nu este în măsură să furnizeze dovezi privind clasa de emisii a vehiculului în scopul articolului 7g alineatul (2), al articolului 7ga și al articolului 7gb, statele membre pot aplica taxe de trecere sau de utilizare până la cel mai ridicat nivel posibil. În cazul în care un conducător auto sau, după caz, operatorul de transport sau furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) nu este în măsură să furnizeze dovezi privind clasa de emisii a ansamblului de vehicule în scopul articolului 7gc, statele membre pot aplica taxe de trecere sau de utilizare în funcție de clasa de emisii a autovehiculului.”

5. La articolul 8, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În cazul unui sistem comun de taxe de utilizare menționat la alineatul (1) de la prezentul articol, data finală de aplicare a variațiilor menționate la articolul 7ga alineatul (1) pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD și 10-LH este 25 martie 2025.”;

~~56.~~ La articolul 9d, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9e pentru a modifica prezenta directivă cu privire la anexa 0, formulele de la punctele 4.1 și 4.2 din anexa IIIa, valorile indicate în tabelele din anexele IIIb și IIIc, în vederea adaptării acestora la progresul științific și tehnic, precum și pragurile ratei de eficiență indicate în tabelul din anexa VIII, pentru a le stabili sau a le ajusta astfel încât să reflecte progresul tehnic.”

~~67.~~ La articolul 11, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) variația taxelor de utilizare a infrastructurii sau a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu a vehiculelor, în temeiul articolelor 7g, 7ga, 7gb sau 7gc;”.

~~78.~~ Textul din anexa la prezenta directivă se adaugă ca anexa VIII.

Articolul 2

Modificarea Directivei (UE) 2019/520

În anexa I la Directiva (UE) 2019/520, partea I se înlocuiește cu următorul text:

„Partea I. Date privind vehiculele

Rubrica	O/F ⁽¹⁾	Comentarii
---------	--------------------	------------

Număr de înmatriculare	O	
Număr șasiu/Numărul de identificare al vehiculului (VIN)	O	
Statul membru de înmatriculare	O	
Marcă	O	(D.1 ⁽²⁾) de exemplu, Ford, Opel, Renault
Modelul vehiculului	O	(D.3) de exemplu, Focus, Astra, Megane
Cod categorie UE	O	(J) de exemplu, motorete, motociclete, autoturisme
Clasa de emisii Euro	O	de exemplu, Euro 4, Euro 6
Clasa de emisii de CO ₂	O	aplicabil numai pentru vehicule grele
Data reclasificării	O	aplicabil numai pentru vehicule grele
CO ₂ în g/tkm	O	aplicabil numai pentru vehicule grele
Orientare către volum: da/nu	O	aplicabil pentru remorci
Rata de eficiență – în funcție de tone-kilometri:...	O	aplicabil pentru remorci
Rata de eficiență – în funcție de m ³ -kilometri (-)...	O	aplicabil pentru remorci
Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat	O	
(1) O = obligatoriu, în cazul în care informația este disponibilă în registrul național, F = facultativ. (2) Codul armonizat al Uniunii, a se vedea Directiva 1999/37/CE.		

”
—

Articolul 3

Modificarea Directivei 1999/37/CE

În anexa I la Directiva 1999/37/CE, la punctul V emisiile de gaze de eșapament, se adaugă următoarele puncte:

„(V.11) Rata de eficiență:

- În cazul remorcilor nedestinate transportului de mărfuri voluminoase, rata de eficiență – în funcție de tone-kilometri, în cazul în care este indicată la poziția 49.11.2 din certificatul de conformitate definit în apendicele la anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei* sau la poziția 49.11.2 din certificatul de omologare individuală a vehiculului definit în apendicele 1 la anexa III la regulamentul menționat.

- În cazul remorcilor destinate transportului de mărfuri voluminoase, rata de eficiență – în funcție de m³-kilometri, în cazul în care este indicată la poziția 49.11.3 din certificatul de conformitate definit în apendicele la anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei sau la poziția 49.11.3 din certificatul de omologare individuală a vehiculului definit în apendicele 1 la anexa III la regulamentul menționat.

Orientarea către volum este indicată la poziția 49.10 din certificatul de conformitate al remorcilor grele definit în apendicele la anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei sau la poziția 49.10 din certificatul de omologare individuală a vehiculului definit în apendicele 1 la anexa III la regulamentul menționat,

(V.12) Clasa de remorci determinată în conformitate cu articolul 7gc din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului;

* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 163, 26.5.2020, p. 1, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**”.

Articolul 4

- (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la [un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

- (2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții din dreptul național pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

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

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*