



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 10 noiembrie 2022
(OR. en)

14598/22

**Dosar interinstituțional:
2022/0365 (COD)**

**MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	10 noiembrie 2022
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 586 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 586 final.

Anexă: COM(2022) 586 final



Bruxelles, 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Pentru o funcționare corectă a pieței unice, trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor. În acest scop, Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului prevede un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor în ceea ce privește emisiile sunt, de asemenea, armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt de protecție a mediului.

Poluarea aerului rămâne un risc major pentru mediu și sănătate în Europa. Deși calitatea aerului s-a îmbunătățit, o parte semnificativă a populației UE din mediul urban este încă expusă la concentrații de poluanți care depășesc valorile-limită definite în Directiva privind calitatea aerului înconjurător¹. Se estimează că poluarea aerului a cauzat peste 300 000 de decese premature în UE-28 în 2018². În pofida faptului că și alte sectoare joacă un rol, transportul rutier continuă să aibă o contribuție majoră la poluarea aerului. Acesta a fost responsabil, în medie, de 39 % din emisiile nocive de NO_x în 2018 (47 % în zonele urbane³) și de 11 % din totalul emisiilor de PM₁₀ în 2018⁴.

Pactul verde european⁵ a lansat o nouă strategie de creștere care are drept scop transformarea UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor. De asemenea, UE ar trebui să promoveze și să investească în transformarea digitală necesară și în instrumentele aferente acesteia, întrucât acestea sunt factori esențiali de stimulare a schimbărilor. Într-adevăr, tehnologia digitală poate contribui la reducerea emisiilor globale, la îmbunătățirea calității vieții și la reducerea amprentei de mediu a societății, de exemplu prin optimizarea utilizării energiei și prin monitorizarea emisiilor în sectorul transporturilor⁶. Pentru a atinge neutralitatea climatică până în 2050 și obiectivul ambițios de reducere la zero a poluării pentru un mediu fără substanțe toxice, toate sectoarele trebuie să se transforme, inclusiv transportul rutier. Pactul verde european a anunțat adoptarea unei propuneri de standarde mai stricte privind emisiile de poluanți atmosferici pentru vehiculele cu motor de combustie (Euro 7).

Pentru a accelera decarbonizarea transportului rutier, în iulie 2021, Comisia a propus o modificare a Regulamentului de **stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂** pentru autoturisme și camionete⁷, pentru a asigura o traiectorie clară către mobilitatea

¹ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător

și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).

² [AEM, 2020](#). Calitatea aerului în Europa – Raport pentru 2020.

³ [JRC, 2019](#). Atlasul Urban NO₂.

⁴ [AEM, 2020](#). Vizualizator al datelor privind emisiile de poluanți atmosferici (Protocolul de la Göteborg, Convenția LRTAP) 1990-2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

cu emisii zero⁸. În plus, în decembrie 2020, Comisia a adoptat **Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă**⁹ și, în mai 2021, **Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării**¹⁰. În conformitate cu aceste strategii, nivelul poluării generate de transporturi ar trebui redus drastic, în special în orașe, iar Euro 7 este considerat o parte esențială a tranziției către o mobilitate curată.

Nu în ultimul rând, **noua strategie industrială pentru Europa**¹¹ oferă instrumente pentru abordarea dublei provocări pe care o reprezintă transformarea verde și cea digitală și pentru a sprijini industria europeană să transforme în realitate ambiția Pactului verde european. Noul cadru privind emisiile de poluanți va oferi securitate juridică și avantajul primului venit sectorului autovehiculelor din UE. Standardele UE privind emisiile trebuie să rămână în fața standardelor în curs de elaborare pe piețe-cheie precum Statele Unite și China, pentru a menține un avantaj competitiv. Accesul la aceste piețe ar putea fi îngreunat pentru producătorii din UE, deoarece îndeplinirea cerințelor privind emisiile pe diferite piețe ar deveni mai costisitoare.

Tranziția către un parc de autoturisme/camionete cu emisii zero se va desfășura pe parcursul a cel puțin două decenii, nu în ultimul rând având în vedere durata medie de viață a autoturismelor/camionetelor de peste 11 ani. Între timp, pentru a atinge obiectivele de politică de mai sus, vehiculele cu motor cu ardere internă care vor continua să fie introduse pe piață trebuie să fie cât mai nepoluante posibil.

În același timp, industria autovehiculelor se confruntă cu alte transformări semnificative – deficite semnificative în cadrul lanțului de aprovizionare, impactul invaziei Rusiei în Ucraina, creșterea costurilor energiei și materiilor prime.

În pofida obiectivelor propuse de reducere cu 100 % a emisiilor de CO₂ pentru autoturisme și camionete până în 2035, a viitoarei propuneri de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele, a ponderii tot mai mari a vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute și a noilor vehicule Euro 6d/VI E care intră pe piață, nu se poate atinge un nivel scăzut de poluare pe termen scurt și mediu pentru emisiile de poluanți generate de transportul rutier fără măsuri suplimentare. Se preconizează că propunerea va aborda trei **probleme** identificate din cauza cărora standardele de emisii Euro 6/VI contribuie insuficient la reducerea necesară a emisiilor de poluanți generate de transportul rutier. Aceste probleme sunt: (1) complexitatea standardelor privind emisiile vehiculelor, (2) valorile-limită depășite ale poluanților de la vehicule și (3) un control insuficient al emisiilor vehiculelor în condiții reale de conducere.

Obiectivul general al inițiativei are două componente: (1) de a asigura buna funcționare a pieței unice prin stabilirea unor norme mai adecvate, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și mai bine adaptate exigențelor viitorului în ceea ce privește emisiile vehiculelor; și (2) de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății în UE prin reducerea în continuare a emisiilor de poluanți atmosferici generate de transportul rutier.

Această inițiativă va contribui la atingerea obiectivului general prin urmărirea următoarelor trei **obiective specifice**. Aceasta:

⁸ În 2022, aceasta va fi urmată de o propunere privind standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final și COM(2021) 350 final.

- (1) va reduce complexitatea standardelor de emisii Euro actuale;
- (2) va furniza valori-limită actualizate pentru toți poluanții atmosferici relevanți;
- (3) va îmbunătăți controlul emisiilor în condiții reale de conducere.

Îmbunătățirea controlului emisiilor generate în condiții reale de conducere pe întreaga durată de viață a unui vehicul are o importanță considerabilă pentru piața vehiculelor de ocazie, care este importantă pentru mai multe țări ale UE, dar și pentru alte regiuni, cum ar fi Africa sau Orientul Mijlociu. Propunerea privind Euro 7 vizează reducerea emisiilor vehiculelor pe o perioadă mai lungă a duratei de viață a vehiculului, aducând astfel beneficii și utilizatorilor de vehicule de ocazie. În special în ceea ce privește obiectivul specific (3), calitatea aerului va continua să fie afectată de autoturismele cu standarde inferioare standardului Euro 7 timp de mai mulți ani. Ar putea fi instituite stimulente adecvate pentru ca autoturismele mai vechi să fie modernizate pentru a îndeplini cerințele Euro 7 privind emisiile la țeava de evacuare, dar și pentru emisiile pneurilor și ale frânelor. În plus, pentru a grăbi reducerea emisiilor generate de parcul de vehicule existent și pentru a accelera tranziția către un transport cu emisii zero, este important să se încurajeze conversia vehiculelor cu motor cu ardere internă în vehicule electrice pe bază de baterii sau de pile de combustie.

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

Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și a Consiliului oferă un cadru general pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a unor sisteme, componente și unități tehnice separate destinate acestor tipuri de vehicule.

Standardele de emisii Euro pentru vehicule (Regulamentele 715/2007 și 595/2009) fac parte din cadrul de mai sus¹². Acestea sunt interconectate cu mai multe dispoziții de politică existente și cu propunerile planificate care abordează poluanții atmosferici din transportul rutier, precum și cu standardele de emisii¹³ de CO₂ care reduc poluanții atmosferici ca beneficii conexe. Prezenta propunere legislativă privind standardele de emisii Euro 7 pentru autoturisme, camionete, camioane și autobuze îmbunătățește coerența standardelor de emisii Euro cu următoarele măsuri.

Directiva privind calitatea aerului înconjurător (*Ambient Air Quality Directive – AAQD*)¹⁴ vizează îmbunătățirea calității aerului prin stabilirea unor valori-limită pentru concentrațiile din aerul înconjurător ale poluanților atmosferici specifici proveniți din toate sursele de poluare a aerului (de exemplu, agricultură, energie, producție etc.). **Directiva privind angajamentele naționale de reducere a emisiilor (*National Emission reduction Commitments Directive – NECD*)¹⁵** vizează reducerea emisiilor de poluanți atmosferici la nivel național prin stabilirea unor angajamente naționale de reducere a anumitor poluanți atmosferici, cu reduceri în toate sectoarele, inclusiv în transportul rutier. La 26 octombrie 2022, Comisia a adoptat o propunere de revizuire a directivelor privind calitatea aerului înconjurător¹⁶. Revizuirea propusă va stabili standarde intermediare ale UE pentru 2030 privind calitatea aerului, mai bine aliniate la orientările Organizației Mondiale a Sănătății, plasând UE pe o traiectorie de reducere la zero a poluării aerului cel târziu până în

¹² Disponibil în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858.

¹³ Regulamentul (UE) 2019/631 și Regulamentul (UE) 2019/1242.

¹⁴ Directiva 2008/50/CE.

¹⁵ Directiva (UE) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa.

2050. Propunerea Euro 7 este un element important pentru realizarea acestei ambiții și pentru a contribui la obiectivele politicii UE privind aerul curat, inclusiv la revizuirea Directivei privind calitatea aerului înconjurător. Prin asigurarea unei reduceri a tuturor emisiilor relevante de poluanți atmosferici generate de transportul rutier în concordanță cu acoperirea și obiectivele AAQD/NECD în ceea ce privește poluanții atmosferici, propunerea de standarde Euro 7 sprijină în special statele membre în îndeplinirea angajamentelor asumate în temeiul AAQD și al NECD.

Standardele de emisii de CO₂ sprijină obiectivul ambițios al UE în materie de climă stabilit în Legea europeană a climei¹⁷, care vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990. În iulie 2021, Comisia a propus revizuirea și consolidarea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme/camionete¹⁸, în timp ce revizuirea standardelor pentru vehiculele grele este prevăzută pentru sfârșitul anului 2022. În timp ce standardele privind emisiile de CO₂ promovează tehnologii cu emisii zero, cum ar fi vehiculele electrice, noile standarde Euro 7 abordează emisiile de poluanți atmosferici nocivi provenite de la motoarele de combustie și alte emisii decât cele de gaze de eșapament provenite de la vehiculele electrice, cu scopul de a proteja sănătatea umană și mediul. Prin urmare, obiectivele generale ale Euro 7 rămân valabile în măsura în care vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă vor continua să emită poluanți din gazele de eșapament și toate vehiculele vor contribui la alte emisii decât cele de gaze de eșapament. În pofida obiectivului propus de reducere cu 100 % a emisiilor de CO₂ până în 2035 pentru autoturismele/camionetele noi, numărul de vehicule cu motoare cu ardere internă introduse pe piață (inclusiv hibride) va rămâne important, în special în cazul camioanelor/autobuzelor. Standardele privind emisiile de CO₂ și cele privind emisiile de poluanți sunt considerate complementare pentru atingerea obiectivului privind clima și reducerea la zero a poluării al Pactului verde european și contribuie la trecerea la o mobilitate durabilă.

Directivele privind inspecția tehnică auto¹⁹ au obiectivul de a spori siguranța rutieră în UE și de a asigura performanța de mediu a vehiculelor, prin testarea periodică a vehiculelor pe toată durata lor de viață operațională. În ceea ce privește emisiile, aceste directive au ca obiectiv să contribuie la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici prin detectarea mai eficientă a vehiculelor cu emisii excesive din cauza defectelor tehnice, prin controale tehnice periodice și controale tehnice în trafic. Prezenta propunere conține elemente care sprijină acest obiectiv, inclusiv unele puse în aplicare prin monitorizarea la fața locului, care se preconizează că vor duce la economii de costuri. Astfel de mecanisme ar putea deveni treptat un instrument principal în directivele privind inspecția tehnică auto, ar putea moderniza procedurile actuale de inspecție și ar putea conduce la reducerea costurilor administrative. Viitoarea revizuire a directivelor privind inspecția tehnică auto va trebui să țină seama de aceste noi mecanisme, inclusiv pentru măsurile de punere în aplicare care vor trebui elaborate în cadrul revizuirii pachetului privind inspecția tehnică auto²⁰.

În plus, **Directiva privind eurovinieta**²¹, care stabilește norme comune privind taxele de utilizare a infrastructurii rutiere, și **Directiva privind vehiculele nepoluante**²², care

¹⁷ [Regulamentul 2021/1119](#) de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

¹⁹ [Directiva 2014/45/UE](#) privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora; [Directiva 2014/47/UE](#) privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune.

²⁰ Siguranța autovehiculelor – revizuirea pachetului UE privind inspecția tehnică periodică (europa.eu).

²¹ [Directiva 1999/62/CE](#) privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere.

promovează soluții de mobilitate curată prin intermediul achizițiilor publice, sunt în concordanță cu obiectivele generale ale standardelor Euro. În special, acestea sprijină cererea de vehicule nepoluante, permițând statelor membre să stabilească taxe rutiere diferite în funcție de emisiile de poluanți ale vehiculelor și prin achiziții publice. **Directiva privind calitatea carburanților**²³ prevede caracteristicile calitative ale carburanților vânduți pe piață și, prin urmare, este importantă pentru standardele Euro.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Ca parte a strategiei digitale a UE și în urma Comunicării intitulate „**O strategie europeană privind datele**”²⁴, Comisia a prezentat o lege privind datele pentru a sprijini schimbul de date între întreprinderi și administrațiile publice (B2G) și între întreprinderi (B2B). Acest act oferă un cadru orizontal pentru îmbunătățirea accesului la date și schimbul de date între sectoare. Problemele specifice din sectorul autovehiculelor în contextul accesului la datele de la bordul vehiculelor justifică completarea Actului privind datele cu o inițiativă specifică. Această inițiativă ar trebui să asigure disponibilitatea unui set minim de date și funcții, precum și condiții de acces echitabile pentru toți furnizorii de servicii din domeniul autovehiculelor. Prin asigurarea disponibilității și a accesibilității datelor de la bordul vehiculelor, această inițiativă ar fi complementară propunerii Euro 7, deoarece ar facilita adoptarea optimă a monitorizării continue a emisiilor.

Noua strategie industrială pentru Europa²⁵ ține seama de noile circumstanțe care decurg din criză, precum și de transformarea în curs către o economie mai durabilă, mai digitală, mai rezilientă și mai competitivă la nivel mondial. Aceasta stabilește priorități și definește obiective noi privind consolidarea rezilienței pieței unice, abordând dependențele strategice, combinând acțiuni specifice în domeniul cadrului de reglementare, al sprijinului pentru inovare, al accesului la materii prime și al energiei decarbonizate, al competențelor și al spațiilor de date, pentru a accelera dubla tranziție. Această strategie oferă instrumente pentru a aborda dubla provocare pe care o reprezintă transformarea verde și cea digitală și pentru a sprijini industria europeană să transforme în realitate ambiția Pactului verde european. Noul cadru privind emisiile poluante va oferi securitate juridică și avantajul primului venit sectorului autovehiculelor din UE, evitând riscul de a rămâne în urma altor jurisdicții importante care stabilesc noi standarde privind emisiile de poluanți.

Directiva privind vehiculele scoase din uz (VSU)²⁶ conține norme privind colectarea, tratarea și recuperarea vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora, precum și restricții privind substanțele periculoase din vehiculele noi. Directiva sa pereche, **Directiva privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește cei 3R**²⁷, stabilește o legătură între proiectarea vehiculelor noi și posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora. Se preconizează că aceste directive vor fi revizuite în 2023, în conformitate cu ambițiile Pactului verde european și ale **Planului de acțiune privind economia circulară**²⁸. În timp ce propunerea Euro 7 vizează reducerea emisiilor vehiculelor pe o perioadă mai lungă din durata de viață a unui vehicul prin extinderea cerințelor de durabilitate, revizuirea Directivei VSU

²² [Directiva \(UE\) 2019/1161](#) privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

²³ [Directiva 2009/30/CE](#) în ceea ce privește specificațiile pentru benzine și motoare, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final și COM(2021) 350 final.

²⁶ Directiva 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz.

²⁷ Directiva 2005/64/CE privind reutilizarea, reciclarea și recuperarea vehiculelor.

²⁸ COM(2020) 98 final.

aduce o completare prin analizarea problemei exportului de vehicule uzate poluante defecte în afara UE.

Această inițiativă este, de asemenea, în concordanță cu instrumentul **Next Generation EU**²⁹, în special cu **Mecanismul de redresare și reziliență**³⁰ (MRR) și cu inițiativa emblematică „Reîncărcare și realimentare”, care promovează tehnologiile curate adaptate exigențelor viitorului pentru a accelera utilizarea unor sisteme de transport, de încărcare și de realimentare sustenabile, accesibile și inteligente, precum și extinderea transportului public. Prin această finanțare din MRR, dar și prin programele de investiții specifice din cadrul **InvestEU**³¹ sau **Orizont Europa**³², se vor aloca resurse pentru a spori potențialul de creștere al economiei, precum și pentru a accelera transformarea verde, în special prin adoptarea de soluții inovatoare și de tehnologii cu emisii scăzute adaptate exigențelor viitorului.

Această inițiativă integrează, de asemenea, necesitatea de a asigura o tranziție verde justă și echitabilă, sprijinindu-i în special pe cetățenii vulnerabili în domeniul transporturilor: ea este în concordanță cu **Raportul final al Conferinței privind viitorul Europei** (propunerea 18.3), în special în ceea ce privește accesibilitatea mijloacelor de transport și a vehiculelor care funcționează pe baza tehnologiilor nepoluante.

În plus, inițiativa este coerentă cu recenta propunere de modificare a legislației europene privind protecția consumatorilor, mai precis cu **Directiva privind practicile comerciale neloiale**³³ și **Directiva privind drepturile consumatorilor**³⁴, pentru a contribui la o economie circulară, curată și verde a UE, permițând consumatorilor să ia decizii de cumpărare în cunoștință de cauză și, prin urmare, contribuind la un consum mai durabil.

În cele din urmă, pentru a consolida coerența între politici și după cum a anunțat în comunicarea sa intitulată **O mai bună legiferare: unirea forțelor pentru îmbunătățirea legislației**³⁵, Comisia își îmbunătățește orientările privind o mai bună legiferare pentru a se asigura că toate inițiativele sale respectă principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”, respectând astfel obligațiile stabilite în temeiul Legii europene a climei.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Legislația privind omologarea de tip a autovehiculelor contribuie la punerea în aplicare și funcționarea pieței unice a mărfurilor. Prezenta propunere are drept scop creșterea eficacității punerii în aplicare și a asigurării respectării acestei legislații, în contextul obiectivului general de politică destinat aprofundării Strategiei privind piața unică.

Al doilea motiv este caracterul transnațional al poluării atmosferice și al transportului rutier. Deși efectele principalilor poluanți atmosferici toxici sunt mai grave în apropierea sursei,

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Regulamentul (UE) 2021/241.

³¹ Regulamentul (UE) 2021/523.

³² Regulamentul (UE) 2021/695.

³³ Directiva 2005/29/CE.

³⁴ Directiva 2011/83/UE.

³⁵ COM(2021) 219 final.

efectele asupra calității aerului nu se limitează la nivel local, iar poluarea transfrontalieră este o problemă gravă de mediu care adesea reprezintă o provocare pentru găsirea de soluții naționale. Modelarea atmosferică arată că poluarea emisă într-un stat membru contribuie la poluarea din alte state membre. Pentru a soluționa această problemă a poluării aerului, sunt necesare eforturi concertate la nivelul UE.

Elaborarea de standarde privind emisiile la nivelul UE și instituirea unei guvernante adecvate în acest sens sunt esențiale pentru a evita adoptarea de către statele membre a unor măsuri naționale diferite care ar putea să nu fie nici congruente, nici coerente (de exemplu, cu măsurile de limitare a accesului la anumite zone). Astfel de măsuri ar crea obstacole considerabile pentru industrie și ar prezenta un risc ridicat pentru piața unică. Prin urmare, continuarea acțiunii armonizate la nivelul UE pentru a reduce și mai mult emisiile vehiculelor este pe deplin justificată.

- **Proportionalitate**

Propunerea este proporțională, deoarece asigură schimbarea juridică necesară și, în același timp, nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor poluante ale autovehiculelor, pe de o parte, și de asigurare a certitudinii juridice pentru producătorii de vehicule, pe de altă parte. Propunerea prevede condițiile juridice necesare pentru a asigura, pe cât posibil, condiții de concurență echitabile între producători.

- **Alegerea instrumentului**

Utilizarea unui regulament este considerată adecvată prin faptul că oferă garanțiile necesare pentru aplicarea și asigurarea respectării armonizate și directe, fără a impune transpunerea în legislația statelor membre.

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

- **Evaluările ex post ale legislației existente**

Comisia a decis să urmeze o abordare de tip „back-to-back”, în cadrul căreia evaluarea și evaluarea impactului au fost efectuate în paralel, ca un proces unic de respectare a foii de parcurs stabilite de Pactul verde european³⁶. Astfel, constatările evaluării incluse în anexa 5 la evaluarea impactului au fost utilizate pentru a permite continuarea reflecției pe marginea măsurii în care standardele de emisii Euro 6/VI continuă să asigure un nivel ridicat de protecție a mediului în UE și pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței unice a autovehiculelor.

Evaluarea a analizat realizările regulamentelor în raport cu obiectivele stabilite în legislația privind Euro 6/VI. Concluzia acesteia a fost că obiectivele Euro 6/VI de îmbunătățire a calității aerului prin reducerea poluanților proveniți din transportul rutier și de stabilire a unor norme armonizate privind construcția de autovehicule sunt în continuare extrem de relevante. În plus, s-a constatat că regulamentele sunt, în linii mari, coerente și că acestea au condus la prezența unor vehicule parțial mai nepoluante pe drumurile din UE, procedurile de testare Euro 6/VI fiind parțial eficiente. Deși există costuri de reglementare, în general, regulamentele Euro 6/VI sunt considerate eficiente din punctul de vedere al costurilor. Acestea au creat, de asemenea, o valoare adăugată semnificativă la nivelul UE, care nu ar fi putut fi obținută în aceeași măsură prin dispoziții naționale.

³⁶ COM(2019) 640 final.

Principalele concluzii ale evaluării au fost următoarele:

- regulamentele au avut ca rezultat prezența unor vehicule parțial mai nepoluante pe drumurile din UE;
- de la aplicarea valorilor-limită de emisii Euro VI, în 2013, și a valorilor-limită de emisii Euro 6, în 2014, până în 2020, emisiile de NO_x pe drumurile din UE au scăzut cu 22 % la autoturisme și camionete și cu 36 % la camioane și autobuze; emisiile de PM de la gazele de eșapament pe drumurile din UE au înregistrat o scădere de 28 % la autoturisme și camionete și o scădere de 14 % la camioane și autobuze;
- regulamentele au redus într-o oarecare măsură efectele negative asupra sănătății provocate de transportul rutier care ar putea cauza boli respiratorii și cardiovasculare prin inhalare;
- costurile de reglementare pentru industria autovehiculelor sunt estimate la 357-929 EUR per vehicul diesel și la 80-181 EUR per vehicul pe benzină pentru autoturisme și camionete și până la 3 717-4 326 EUR per vehicul greu. În timp ce acestea din urmă sunt în conformitate cu așteptările, pentru autoturisme și camionete, costurile sunt mai mari decât s-a anticipat inițial;
- impactul asupra competitivității și a inovării pare a fi, în general, pozitiv, neexistând semne de denaturare a concurenței;
- evoluțiile recente în materie de politici, cum ar fi Pactul verde european, sprijină obiectivele Euro 6/VI și relevanța îmbunătățirii în continuare a calității aerului prin reducerea emisiilor generate de transportul rutier în cadrul unei abordări unificate a UE;
- regulamentele au adus beneficii economice nete societății;
- deși regulamentele sunt, în linii mari, coerente, au fost identificate unele probleme de coerență atât în rândul standardelor de emisii Euro 6/VI, cât și în ceea ce privește alte acte legislative ale UE;
- regulamentele nu au făcut obiectul niciunei simplificări;
- armonizarea pieței reprezintă aspectul cel mai important al valorii adăugate a UE și este puțin probabil ca acțiunile neordonate să fi fost la fel de eficiente. Regulamentele asigură cerințe comune, reducând astfel la minimum costurile pentru producători, și oferă certitudine în materie de reglementare;
- cu toate acestea, unele deficiențe împiedică contribuția suplimentară a regulamentelor la îmbunătățirea calității aerului prin reducerea poluanților emiși de sectorul transportului rutier. Prin urmare, este probabil ca unele elemente de proiectare (modalități) ale regulamentelor să fi avut un oarecare impact asupra eficienței regulamentelor. În special:
 - evaluarea arată că, pe parcursul etapelor succesive ale standardelor Euro 6/VI, problemele legate de complexitate și coerență au devenit bine înrădăcinate atât în cadrul juridic general, cât și în punerea în practică a acestuia;
 - evaluarea subliniază faptul că multe beneficii potențiale pentru sănătatea umană și pentru mediu sunt în continuare trecute cu vederea în regulamentele actuale. În pofida progreselor înregistrate în ceea ce privește reducerea decalajului dintre emisiile generate de vehicule în condiții reale de conducere (ciclurile de conducere și condițiile de utilizare, în special în condițiile urbane)

și emisiile care au făcut obiectul unei omologări de tip, în cadrul încercărilor privind emisiile Euro 6/VI emisii importante . În plus, emisiile nu sunt controlate în mod corespunzător pe întreaga durată de viață a vehiculelor.

- **Consultări cu părțile interesate**

Pentru a colecta dovezi și a asigura un grad mare de transparență, Comisia a solicitat feedback de la părțile interesate prin intermediul mai multor activități de consultare. Mai precis, în sensul prezentei propuneri, Comisia a solicitat feedback din partea următoarelor grupuri de părți interesate: statele membre și autoritățile naționale, industria autovehiculelor (inclusiv producătorii de vehicule, furnizorii de componente și alte părți interesate din industrie), societatea civilă (inclusiv organizațiile de consumatori și ONG-urile de mediu) și cetățenii.

Un rezumat detaliat al procesului amplu de consultare este prezentat în raportul de sinteză din anexa 2 la evaluarea impactului aferentă prezentei propuneri.

Comisia a colectat feedback prin intermediul următoarelor activități:

- inițiativa a fost discutată pentru prima dată cu părțile interesate în cadrul unei conferințe a părților interesate în octombrie 2018. Ulterior, a fost înființat Grupul consultativ privind standardele de emisii ale vehiculelor (AGVES) prin fuzionarea grupurilor de experți relevante din industrie, societatea civilă și statele membre, fiind organizate zece reuniuni și un atelier ad-hoc privind simplificarea în perioada iulie 2019 – aprilie 2021;
- evaluarea inițială a impactului a fost lansată în perioada 27 martie – 3 iunie 2020. Consultarea publică de 18 săptămâni privind propunerea a urmat la 6 iulie 2020 și a fost deschisă pentru contribuții până la 9 noiembrie 2020;
- au avut loc două consultări specifice de 14 săptămâni – una pentru evaluarea Euro 6/VI (4 martie - 8 iunie 2020) și una pentru evaluarea impactului Euro 7 (3 august - 9 noiembrie 2020) – care s-au axat mai mult pe aspectele detaliate și tehnice ale inițiativei.

Informațiile, opiniile și datele obținute prin intermediul tuturor activităților de consultare au fost luate în considerare în evaluarea Euro 6/VI și la pregătirea evaluării impactului pentru Euro 7. Dovezile colectate de părțile interesate au făcut posibilă completarea, verificarea încrucișată și confirmarea dovezilor deja colectate prin intermediul altor cercetări din evaluarea impactului și din studiile de fundamentare.

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

Părțile interesate din toate grupurile au fost de acord că există în prezent probleme legate de poluarea aerului și de sănătate asociate cu transportul rutier și că sunt necesare măsuri. Deși majoritatea respondenților din partea furnizorilor de componente, a statelor membre, a societății civile și a cetățenilor au considerat că noile standarde Euro sunt adecvate pentru a reduce și mai mult emisiile vehiculelor, producătorii de vehicule au fost mai puțin convinși. În cadrul mai multor activități, industria autovehiculelor a subliniat că menținerea Euro 6/VI ar fi o opțiune realistă și echilibrată.

Majoritatea grupurilor au fost de acord că opțiunea Euro 6/VI este una complexă. Răspunsurile la consultarea publică arată că complexitatea conduce la costuri semnificative de asigurare a conformității și la o povară administrativă semnificativă. În plus, toate grupurile, cu excepția industriei, au indicat că complexitatea afectează protecția mediului, în timp ce societatea civilă a adăugat că aceasta duce la interpretări greșite. Respondenții din toate

grupurile au sugerat că este necesar să se abordeze complexitatea regulamentelor prin măsuri diferite.

În afară de producătorii de vehicule, majoritatea grupurilor, inclusiv furnizorii de componente, și-au manifestat sprijinul pentru dezvoltarea unor valori-limită mai stricte pentru poluanții reglementați și a unor valori-limită noi pentru poluanții nereglementați. Furnizorii de componente, statele membre, societatea civilă și cetățenii consideră că tehnologia actuală de control al poluării lasă loc unor reduceri suplimentare ale emisiilor.

Majoritatea părților interesate consideră că, pentru Euro 6/VI, emisiile generate în condiții reale de conducere nu sunt monitorizate sau limitate în mod adecvat pe întreaga durată de viață a vehiculelor. Intervențiile neautorizate, învechirea vehiculelor, inspecțiile tehnice inadecvate și costurile de întreținere au fost indicate drept cauze potențiale. Toate grupurile de părți interesate și-au exprimat sprijinul pentru punerea în aplicare a monitorizării continue a emisiilor ca acțiune de măsurare a emisiilor în condiții reale de conducere. Cu toate acestea, majoritatea producătorilor au adăugat că acest lucru poate fi utilizat numai pentru un număr limitat de poluanți în viitorul apropiat.

Feedbackul și diferențele dintre opiniile părților interesate au fost analizate cu atenție și luate în considerare în evaluarea impactului, dacă sunt credibile. În special, opiniile industriei de profil și ale statelor membre au fost utile pentru analizarea problemei complexității și a potențialelor măsuri de simplificare. În plus, informațiile furnizate de industrie cu privire la costurile componentelor hardware pentru tehnologiile de control al poluării au reprezentat o sursă importantă pentru evaluarea impactului economic. Feedbackul și preocupările exprimate de statele membre, de industria de profil, de societatea civilă și de cetățeni au fost luate în considerare la conceperea și evaluarea opțiunilor, în special în ceea ce privește potențialul tehnologic de reducere a emisiilor prin valori-limită de emisii, durabilitate, condiții de încercare și monitorizarea continuă a emisiilor, posibila trecere accelerată la vehicule electrice și impactul asupra competitivității, în cazul în care părțile interesate din industria de profil par să aibă puncte de vedere diferite.

Opiniile părților interesate cu privire la introducerea unui standard unic de emisii Euro pentru autoturisme/camionete și camioane/autobuze au fost diferite de opiniile Comisiei. Inițial, părțile interesate din industrie nu au sprijinit această măsură de simplificare. Întrucât argumentele industriei de profil, cum ar fi diferențierea adecvată și armonizarea internațională, ar trebui să fie realizabile și prin fuzionarea actelor de bază (Regulamentele 715/2007 și 595/2009), în timp ce regulamentele specifice de punere în aplicare ar urma să rămână separate, Comisia a continuat această abordare. Acest lucru a fost confirmat cu părțile interesate în cadrul interviurilor ulterioare legate de consultarea specifică privind evaluarea impactului și în cadrul reuniunii AGVES din 16 noiembrie 2020.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Evaluarea impactului se bazează pe dovezi provenite din mai multe surse, inclusiv studii realizate de contractanți externi din consorțiul CLOVE, inclusiv experți-cheie din cadrul Laboratorului de termodinamică aplicată al Universității Aristotel din Salonic (LAT) (GR), Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) și VTT (FI).

Un prim studiu realizat de CLOVE a fost lansat pentru a revizui, a compara și a trage învățăminte din legislația existentă în alte părți ale lumii, pentru a evalua eficacitatea încercărilor actuale din UE privind emisiile și pentru a dezvolta și a evalua noi încercări privind emisiile pentru poluanții reglementați și nereglementați. În continuarea acestuia, un al doilea studiu a cuprins o revizuire aprofundată a raportului cost-eficacitate al măsurilor care

au fost introduse de primul studiu, pe lângă o evaluare a fezabilității noilor valori-limită ale emisiilor de poluanți pentru toate vehiculele și o analiză a potențialului de simplificare a standardelor privind emisiile vehiculelor. Acest studiu a sprijinit, de asemenea, evaluarea cadrului Euro 6/VI, furnizând în același timp dovezile necesare pentru evaluarea impactului. Aceste studii au fost susținute de analize și teste efectuate de Centrul Comun de Cercetare al Comisiei, în unitățile sale situate în Ispra, Italia.

Pentru evaluarea cantitativă a impactului economic, social și de mediu, studiul și raportul de evaluare a impactului s-au bazat pe modelele SIBYL și COPERT. COPERT se utilizează pentru calcularea inventarelor emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici pentru transportul rutier pe baza emisiilor în condiții reale de conducere coordonate de Agenția Europeană de Mediu (AEM) și de JRC. SIBYL este un instrument specializat pentru proiectarea impactului tehnologiei detaliate a vehiculelor asupra parcului de vehicule, a energiei, a emisiilor și a costurilor viitoare, fiind conceput pentru a sprijini procesul de elaborare a politicilor. Ambele modele au fost actualizate pe baza datelor și a dovezilor colectate prin consultarea părților interesate, a celor mai recente recenzii ale datelor din literatura de specialitate și factorilor de emisie.

În plus, au fost colectate informații suplimentare care abordează următoarele aspecte:

- tehnologiile disponibile care pot fi utilizate în perioada de timp relevantă pentru a reduce emisiile poluante, precum și eficacitatea și costul acestora;
- impactul asupra sănătății și mediului din punct de vedere monetar;
- indicatorii macroeconomici generali, cum ar fi crearea de noi locuri de muncă, competențele necesare, cercetarea și inovarea etc.;
- competitivitatea industriei UE și coeziunea pieței interne;
- impactul calitativ asupra IMM-urilor și consumatorilor (inclusiv încrederea consumatorilor).

O listă a studiilor și a surselor este prezentată în anexa 1 la evaluarea impactului.

- **Evaluarea impactului**

Măsurile din prezenta propunere sunt echilibrate în ceea ce privește beneficiile pentru sănătate și mediu și povara pentru industrie. Eficacitatea și eficiența din punctul de vedere al costurilor ale măsurilor sunt susținute de evaluarea impactului care însoțește prezentul document. Fișa rezumat și avizul pozitiv al Comitetului de analiză a reglementării sunt disponibile la adresa X (de adăugat linkul).

Au fost evaluate trei opțiuni de politică, cu o combinație diferită de măsuri și niveluri de ambiție, pentru a aborda problemele identificate în actualele regulamente Euro 6/VI, ținând seama de transformarea verde și digitală impusă de Pactul verde european. Transformarea oferă oportunități pentru soluții mai avansate în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante, cum ar fi utilizarea tehnologiei cu un nivel scăzut de poluare și monitorizarea continuă a emisiilor cu senzori avansați și conectivitatea vehiculelor. Opțiunile de politică au luat în considerare, de asemenea, trecerea la grupuri motopropulsoare electrificate, ceea ce necesită soluții eficiente din punctul de vedere al costurilor și adecvate pentru reducerea emisiilor de poluanți în segmentul motoarelor de combustie.

În conformitate cu obiectivele specifice, opțiunile de politică 1, 2 (2a și 2b) și 3a au vizat reducerea complexității standardelor de emisii Euro actuale prin introducerea unor măsuri de simplificare (cum ar fi înlocuirea a două regulamente cu un singur regulament sau eliminarea

încercărilor caduce). Valorile-limită actualizate ale emisiilor pentru toți poluanții atmosferici relevanți au fost prevăzute în opțiunea de politică 1 cu un nivel scăzut de ambiție, în opțiunile 2a și 3a cu un nivel mediu de ambiție și în opțiunea 2b cu un nivel ridicat de ambiție. Controlul emisiilor în condiții reale de conducere a fost îmbunătățit în cadrul opțiunii de politică 1 prin valori-limită de testare în condiții reale de conducere cu un nivel scăzut de ambiție, în opțiunea 2a prin valori-limită de testare în condiții reale de conducere și cerințe de durabilitate cu nivel mediu de ambiție, în opțiunea 2b prin valori-limită de testare în condiții reale de conducere și cerințe de durabilitate cu nivel ridicat de ambiție și în opțiunea 3a prin valori-limită de testare în condiții reale de conducere, cerințe de durabilitate și monitorizare continuă a emisiilor cu nivel mediu de ambiție.

În urma evaluării impactului s-a constatat că opțiunea de politică 3a cu nivel mediu de ambiție este cea mai echilibrată pentru vehiculele ușoare și grele. Opțiunea de politică a fost considerată a fi cea mai eficientă în atingerea obiectivelor identificate, fiind totodată eficientă din punctul de vedere al costurilor, aducând cele mai mari beneficii în materie de sănătate și mediu pentru cetățeni la costuri de reglementare scăzute pentru industrie. În plus, opțiunea a fost considerată coerentă cu legislația privind calitatea aerului, cu standardele privind emisiile de CO₂ și cu directivele privind inspecția tehnică auto. Prin introducerea monitorizării continue a emisiilor, opțiunea 3a ar fi, de asemenea, în concordanță cu dubla transformare verde și digitală vizată de Pactul verde european.

Impactul social, economic și de mediu al opțiunii 3a poate fi rezumat după cum urmează:

Costurile totale de reglementare sunt estimate la 304 EUR per vehicul pentru vehiculele ușoare și la 2 681 EUR per vehicul pentru vehiculele grele. Pe parcursul perioadei de 25 de ani analizate în cadrul evaluării impactului, acest lucru ar duce la un cost total de reglementare de 35,48 miliarde EUR pentru vehiculele ușoare și de 17,53 miliarde EUR pentru vehiculele grele.

Pe de altă parte, beneficiile monetare pentru sănătate și mediu se ridică la 55,75 miliarde EUR și, respectiv, 133,58 miliarde EUR prin reducerea emisiilor nocive de poluanți atmosferici. Aceste beneficii sunt realizate în principal prin reducerea emisiilor de NO_x și PM_{2,5}. În plus, această opțiune a arătat, pentru toate vehiculele, cel mai mare impact pozitiv în ceea ce privește accesul la piețele-cheie internaționale și inovarea.

Costurile de ajustare (care acoperă costurile substanțiale de conformitate datorate costurilor echipamentelor pentru tehnologiile de control al emisiilor și costurilor de C&D și de calibrare aferente, inclusiv costurile instalațiilor și ale utilajelor) au fost evaluate în cadrul opțiunii 3a ca fiind de ordinul a 67 de miliarde EUR între 2025 și 2050 pentru vehiculele ușoare și 26 de miliarde EUR pentru vehiculele grele.

Pe lângă aceste beneficii, economiile de costuri de reglementare (care acoperă economiile de costuri în timpul încercărilor, asistarea la efectuarea de încercări de către autoritățile de omologare de tip și taxele de omologare de tip, precum și economiile de costuri administrative pentru raportare și alte obligații de informare ca parte a procedurilor de omologare de tip) sunt estimate la 4,67 miliarde EUR pentru vehiculele ușoare și la 0,58 miliarde EUR pentru vehiculele grele în opțiunea preferată.

Per ansamblu, impactul opțiunii 3a asupra accesibilității prețurilor pentru consumatori ar fi limitat. Deși se preconizează că costurile totale de reglementare în comparație cu scenariul de referință vor fi transferate consumatorilor, acest lucru ar duce la o creștere de 0,8 % a prețului

vehiculelor mici pe benzină și la o creștere de 2,2 % a prețului vehiculelor mici diesel pentru autoturisme și camionete.

Cerințele privind durabilitatea bateriei au fost adăugate în urma adoptării, la 14 aprilie 2022, a unui nou Regulament tehnic mondial ONU nr. 22 privind durata de viață a bateriilor instalate la bordul vehiculelor electrificate, stabilind cerințe minime de performanță pentru vehiculele electrice la un nivel care să nu necesite schimbarea tehnologiilor pentru baterii. Se preconizează că aceste cerințe nu vor genera costuri suplimentare, ci vor spori gradul de sensibilizare și de încredere în rândul consumatorilor.

Având în vedere circumstanțele geopolitice și economice actuale, a fost efectuată o revizuire finală pentru a se asigura considerații actualizate pentru industria autovehiculelor și consumatori. Creșterea costurilor care a început în 2021, în special pentru energie și materii prime, s-a accelerat dramatic. În același timp, cererea și vânzările de autovehicule au scăzut, în timp ce nevoile de investiții pentru transformarea ecologică sunt în creștere. Acest lucru exercită presiuni asupra lanțului de aprovizionare al autovehiculelor și ridică probleme de accesibilitate pentru consumatori, în contextul general al inflației ridicate. Pentru a facilita o tranziție verde reușită a ecosistemului autovehiculelor, opțiunea 3a menționată mai sus a fost reajustată pentru vehiculele ușoare, pentru a reduce costurile de ajustare, menținând în același timp ambiția globală de mediu și digitală la un nivel mediu.

Pentru autoturisme și camionete, valorile-limită ale emisiilor de eșapament sunt stabilite la cel mai scăzut nivel impus în prezent pentru Euro 6 pentru autoturisme, impunând, prin urmare, limite mai scăzute pentru camionete decât Euro 6, în timp ce cerințele de durabilitate, precum și limitele de testare în condiții reale de conducere sunt stabilite ca în opțiunea 3a. Cerințele privind emisiile evaporative, durabilitatea bateriei și alte emisii decât cele de eșapament sunt stabilite la fel ca în opțiunea 3a. Aceasta este o opțiune intermediară în ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor la țeava de evacuare între opțiunea 1 și opțiunea 2a/3a. Această alegere a fost făcută pentru a echilibra necesitatea de a îmbunătăți performanța de mediu cu necesitatea de a se evita investițiile disproporționate în vehicule care nu vor mai fi vândute după 2035. Dincolo de un anumit prag, costurile cresc într-un ritm semnificativ mai rapid decât beneficiile pentru mediu. Opțiunea aleasă îmbunătățește accesibilitatea autoturismelor și a camionetelor pentru consumatori și reduce la minimum costurile de investiții necesare pentru dezvoltarea de noi soluții hardware pentru sistemele de control al emisiilor pentru autoturisme și camionete cu motor cu ardere internă.

Măsurile selectate stabilesc valori-limită neutre din punct de vedere tehnologic și din punctul de vedere al consumului de combustibil pentru autoturisme și camionete, permițând în același timp valori-limită ușor mai ridicate pentru camionetele care au motoare cu putere mai mică, atunci când o astfel de derogare este justificată de motive tehnice. Limitele de testare sunt la fel ca în cazul opțiunii 3a, permițând, prin urmare, obținerea de câștiguri prin plafonarea emisiilor necontrolate în prezent. Metodologiile și valorile-limită pentru emisiile evaporative, frâne, pneuri, precum și durabilitatea bateriei și utilizarea instrumentelor de monitorizare a emisiilor cu senzori le urmează pe cele prezentate în opțiunea 3a din raportul de evaluare a impactului. Aceste măsuri reprezintă o cotă din ce în ce mai importantă din potențialul de reducere a emisiilor și din beneficiile pentru mediu și sănătate, în special în mediile urbane în care expunerea la acești poluanți este mai importantă. Emisiile provenite de la frâne și pneuri vor reprezenta în curând cea mai mare parte a emisiilor de particule.

Pentru camioane și autobuze, se menține opțiunea 3a. Acest lucru reflectă tranziția mult mai lentă a camioanelor și autobuzelor către tehnologii cu emisii zero de gaze de eșapament.

Conform preconizărilor, camioanele și autobuzele cu motoare cu ardere internă vor rămâne mult mai mult timp pe piața UE.

Pentru toate autovehiculele, toate măsurile de simplificare sunt menținute la fel ca în opțiunea 3a, deoarece acestea reflectă necesitatea de modernizare a regulamentului și de reducere a poverii administrative. Această opțiune asigură, de asemenea, îmbunătățirea emisiilor totale, în special în timpul pornirii la rece și în timpul condusului în mediul urban, deoarece vehiculele trebuie, de asemenea, să respecte limitele de emisii în timpul călătoriilor scurte.

În ceea ce privește beneficiile pentru mediu, opțiunea selectată aduce o reducere semnificativă a emisiilor, doar puțin mai mică decât opțiunea 3a pentru autoturisme și camionete, deoarece valorile-limită ale emisiilor mai ridicate sunt însoțite de îmbunătățiri ale condițiilor de încercare și ale măsurilor de conformitate care nu au fost prevăzute în opțiunea 1. Cu măsurile selectate, s-a estimat o reducere a emisiilor de NO_x la autoturisme/camionete de peste 85 % în comparație cu nivelurile din 2018 și de peste 80 % la camioane/autobuze până în 2035. Se estimează că volumul total al emisiilor de NO_x de la autovehicule va fi redus la jumătate până în 2035, comparativ cu scenariul de referință.

Se preconizează că economiile de costuri de reglementare vor fi aceleași ca în cazul opțiunii 3a. Costurile de dezvoltare a produselor pentru industrie sunt reduse în mod semnificativ, deoarece noua opțiune nu va necesita reproiectarea vehiculelor, dar se poate asigura conformitatea cu tehnologiile utilizate în prezent pentru controlul emisiilor și recalibrare. Se preconizează că vor fi reduse în mod semnificativ costurile de reglementare, care se vor situa între cele prevăzute în opțiunea 1 și cele din opțiunea 3a. În total, se preconizează că măsurile selectate vor aduce un beneficiu net similar sau mai mare decât în cazul opțiunii 3a, generând reduceri semnificative ale emisiilor cu costuri de ajustare limitate.

- **Caracterul adecvat al reglementărilor și simplificarea**

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

IMM-uri (referință EI): În urma evaluării impactului, s-a constatat că sectorul european al autovehiculelor cuprinde în principal producători mari care își desfășoară activitatea în domeniul asamblării vehiculelor și al producției de componente. Unele IMM-uri produc vehicule sau sisteme care necesită o omologare UE de tip privind emisiile. Au fost identificate 35 de IMM-uri care construiesc vehicule specializate pe baza grupurilor motopropulsoare produse de producători mai mari. Se propun norme simplificate pentru micii producători, pentru a se ține seama de particularitățile legate de producția limitată.

Economii de costuri: În cadrul evaluării impactului s-a analizat, de asemenea, modul în care s-ar putea, eventual, simplifica legislația și reduce costurile administrative inutile. Deși propunerea presupune creșterea costurilor de reglementare pentru producătorii de vehicule sub forma costurilor componentelor hardware pentru tehnologii și senzori pentru controlul poluării și a costurilor de C&D și de calibrare aferente, propunerile aduc, de asemenea, economii de costuri de asigurare a conformității în timpul încercărilor, asistarea la efectuarea de încercări de către autoritățile de omologare de tip, taxe de omologare de tip, precum și economii de costuri administrative. În special, povara administrativă ar scădea prin introducerea unor măsuri de simplificare și a noilor cerințe pentru monitorizarea continuă a emisiilor. Se preconizează că aceste cerințe vor simplifica și mai mult obligațiile de raportare și de furnizare a informațiilor pentru acordarea omologării de tip și procedurile de verificare

prin reducerea numărului de omologări de tip. În cazul opțiunii 3a, economiile de costuri administrative sunt estimate la 224 de mii EUR per omologare de tip (22 EUR per vehicul) pentru autoturismele/camionetele pe motorină și la 204 mii EUR per omologare de tip pentru autoturismele/camionetele pe benzină (26 EUR per vehicul). Pentru camioane/autobuze, economiile de costuri administrative din opțiunea 3a se ridică la 66 de mii EUR per omologare de tip pentru cele pe motorină (22 EUR per vehicul) și până la 67 de mii EUR per omologare de tip pentru cele pe benzină (47 EUR per vehicul). În opțiunile selectate în final, se preconizează că toate costurile pentru autoturisme/camionete vor fi mai mici.

Competitivitate: În pofida costurilor de reglementare pentru industrie și a investițiilor cumulate cu standarde privind emisiile de CO₂, se preconizează că propunerea va avea un efect pozitiv asupra competitivității. Acest lucru se datorează noilor oportunități de piață care decurg din dezvoltarea de noi senzori, împreună cu protocoale de comunicare, securitatea cibernetică și opțiuni de combatere a intervențiilor neautorizate. Utilizarea tehnologiilor digitale și nepoluante avansate va constitui un avantaj în obținerea accesului la piețele-cheie internaționale, în special la Statele Unite și China.

Sectorul digital: Astfel cum se prevede în inițiativa privind Deceniul digital³⁷, toate sectoarele ar trebui să facă obiectul unei transformări digitale care va contribui în mare măsură la transformarea verde, inclusiv pentru transportul rutier, pentru a atinge obiectivul ambițios de reducere la zero a poluării pentru un mediu fără substanțe toxice. Propunerea implică o mai mare coerență cu dubla tranziție, deoarece sprijină reducerea emisiilor pe durata de viață a vehiculelor prin introducerea monitorizării continue a emisiilor și a conectivității vehiculelor. Autoritățile naționale de omologare de tip ar trebui, de asemenea, de preferință, să furnizeze servicii prin mijloace digitale (inclusiv informații care pot fi citite automat). Acest lucru contribuie la realizarea unei societăți și a unei economii digitale eficiente („implicit digitale”).

Inițiativa este în concordanță cu principiul de a nu aduce prejudicii semnificative, deoarece contribuie la obiectivele tranziției verzi din Pactul verde european (în special mobilitatea durabilă și ambiția de reducere la zero a poluării). Aceasta asigură un sector al transporturilor mai puțin poluant, în special în orașe, și este considerată o parte vitală a tranziției către o mobilitate curată. Evaluarea impactului a stabilit că opțiunile nu ar trebui să aducă prejudicii semnificative niciunui dintre obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) în materie de mediu³⁸.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale. Nu are niciun impact diferențiat din cauza genului.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu necesită resurse financiare suplimentare.

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ În special pentru următoarele: Obiectivul 3: Sănătate și bunăstare; Obiectivul 6: Apă curată și salubritate; Obiectivul 13: Politici climatice; Obiectivul 14: Viața subacvatică și Obiectivul 15: Viața terestră.

5. ALTE ELEMENTE

• Planurile de implementare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare

Prezenta propunere prevede măsuri de monitorizare și evaluare a eficacității standardelor de emisii Euro 7 în raport cu obiectivele operaționale și de stabilire a legăturii de cauzalitate între rezultatele observate și legislație. În acest scop, se propun o serie de indicatori de monitorizare pentru revizuirea standardelor de emisii Euro 7. Acești indicatori de monitorizare includ:

- numărul omologărilor de tip privind emisiile în conformitate cu Euro 7 per tip de vehicul;
- costurile în timpul etapei de punere în aplicare și costurile administrative pentru fiecare omologare de tip privind emisiile;
- dovada îmbunătățirii controlului emisiilor în toate condițiile de utilizare pentru toți poluanții reglementați;
- costurile de asigurare a respectării legislației, inclusiv costurile pentru încălcări și penalitățile în caz de neconformitate, și costurile de monitorizare;
- evoluția emisiilor pe durata de viață a vehiculelor, astfel cum reiese din campaniile de testare adecvate și din monitorizarea continuă a emisiilor.

Revizuirea standardelor de emisii Euro 7 va evalua, de asemenea, un set de indicatori mai generali din alte politici ale UE privind poluanții atmosferici pentru transportul rutier:

- nivelurile anuale de concentrație a poluanților în zonele urbane din Europa și ponderea anuală a transportului rutier din emisiile poluante, astfel cum au fost raportate de statele membre către AEM în temeiul Directivei privind angajamentele naționale de reducere a emisiilor (NECD)³⁹ și incluse în raportul anual al AEM privind calitatea aerului în Europa;
- numărul anual de vehicule înmatriculate și ponderea tehnologiilor de propulsie pe drumurile din UE, astfel cum au fost raportate de statele membre Observatorului european privind combustibilii alternativi;
- evoluția anuală a impactului poluării aerului asupra sănătății (și anume decesele premature asociate expunerii la anumiți poluanți), astfel cum este inclusă în raportul anual al AEM privind calitatea aerului în Europa.
- ponderea anuală a transportului rutier din emisiile de anumiți poluanți, astfel cum au fost raportate de statele membre către AEM în temeiul NECD;
- numărul anual de notificări primite din partea statelor membre privind barierele din calea comerțului intern al UE cu autoturisme, camionete, camioane/autobuze cauzate de specificațiile tehnice impuse de autoritățile naționale, regionale sau locale (și anume interdicții de orice fel) în temeiul procedurii de notificare prevăzute de Directiva 2015/1535⁴⁰.

³⁹ Directiva (UE) 2016/2284.

⁴⁰ [Directiva \(UE\) 2015/1535](#) a Parlamentului European și a Consiliului referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale; a se vedea, de asemenea, [procedura de notificare prevăzută de Directiva 2015/1535](#).

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

Capitolul I stabilește dispoziții generale, inclusiv obiectul (articolul 1) și domeniul de aplicare al regulamentului (articolul 2) și definițiile termenilor-cheie utilizați în cadrul regulamentului (articolul 3).

Capitolul II conține dispoziții privind obligațiile producătorilor pentru omologarea de tip a autovehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, în ceea ce privește emisiile poluante și durabilitatea bateriilor. Mai precis, include obligația producătorilor în ceea ce privește construirea și proiectarea unor astfel de vehicule, inclusiv măsuri de securitate cibernetică (articolul 4), și opțiunile producătorilor de a declara performanțe mai bune cu valori-limită de emisii mai scăzute și/sau o durabilitate îmbunătățită a bateriilor, precum și tehnologiile de tip geofencing (geoperimetrare) pentru a permite un mod cu emisii de gaze de eșapament zero (articolul 5). Producătorii trebuie să respecte cerințele specifice de durabilitate pe întreaga durată de viață a vehiculelor, dar și performanța minimă a durabilității bateriei de tracțiune, pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor și alte cerințe tehnice conexe (articolul 6). Pentru a demonstra conformitatea cu aceste cerințe, ar trebui efectuate încercări specifice, precum și declarații și proceduri administrative specifice (articolul 7). Articolul 8 și articolul 9 prevăd norme specifice privind micii producători (articolul 8) și, respectiv, vehiculele produse în mai multe etape (articolul 9) în ceea ce privește încercările și responsabilitățile.

Capitolul III prevede obligațiile statelor membre în ceea ce privește omologarea de tip și supravegherea pieței, în special în ceea ce privește rolul autorităților naționale de omologare și datele intrării în vigoare (articolul 10) și include dispoziții specifice pentru componente și unități tehnice separate (articolul 11), precum și pentru sistemele pentru controlul reactivului consumabil și al poluării (articolul 12).

Capitolul IV include dispoziții privind rolul Comisiei și al părților terțe în ceea ce privește conformitatea serviciilor și controalele de supraveghere a pieței (articolul 13).

Capitolul V stabilește încercările și metodologiile specifice care trebuie aplicate de producători și autorități pentru fiecare categorie de vehicule în cauză pentru a dovedi conformitatea cu cerințele și obligațiile prevăzute în prezentul regulament (articolul 14). Acesta include, de asemenea, dispoziții specifice privind adaptarea la progresul tehnic (articolul 15).

Capitolul VI prevede dispoziții generale privind competența conferită Comisiei de a adopta acte delegate (articolul 16), procedura comitetului (articolul 17) și cerințe de raportare pentru statele membre (articolul 18).

Capitolul VII prevede dispoziții finale privind abrogarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 (articolul 19) și intrarea în vigoare și aplicarea regulamentului (articolul 20).

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁴¹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁴²,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Piața internă este o zonă în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului⁴³ a introdus un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective.
- (2) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) ar trebui să rămână armonizate pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, precum și un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății comun în toate statele membre.
- (3) Prezentul regulament este un act de reglementare separat în sensul procedurii de omologare UE de tip prevăzute în Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858. Acesta stabilește dispoziții și cerințe privind emisiile vehiculelor și durabilitatea bateriilor, în timp ce elementele tehnice vor fi stabilite prin acte de punere în aplicare adoptate în

⁴¹ JO C , , p. .

⁴² JO C , , p. .

⁴³ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

conformitate cu procedura de examinare și cu asistența unui comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 („procedura comitetului”).

- (4) Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb în ceea ce privește emisiile („omologarea de tip privind emisiile”) sunt stabilite în prezent în două regulamente care se aplică omologării de tip privind emisiile pentru vehiculele ușoare și, respectiv, pentru vehiculele grele, și anume Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro 6”)⁴⁴ și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului („Euro VI”)⁴⁵. Motivul existenței a două regulamente a fost acela că emisiile vehiculelor grele au fost verificate pe baza încercărilor ce au vizat motoarele, în timp ce, pentru vehiculele ușoare, baza a constat în încercări ce au vizat întregul vehicul. De atunci, au fost elaborate metodologii care permit încercări atât ale vehiculelor ușoare, cât și ale vehiculelor grele în condiții rutiere. Prin urmare, nu mai este necesar ca omologarea de tip să se bazeze pe încercări ce vizează motorul.
- (5) Încorporarea cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 într-un singur regulament ar trebui să asigure coerența internă a sistemului de omologări de tip privind emisiile atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru vehiculele grele, permițând în același timp existența unor valori-limită diferite ale emisiilor pentru astfel de vehicule.
- (6) În plus, valorile-limită actuale ale emisiilor au fost adoptate în 2007 pentru vehiculele ușoare, iar pentru vehiculele grele, în 2009. Ambele limite de emisii au fost adoptate pe baza tehnologiei disponibile la momentul respectiv. De atunci, tehnologia a avansat, iar nivelul emisiilor atins printr-o combinație de tehnologii actuale este mult mai scăzut decât cel atins cu peste 15 ani în urmă. Acest progres tehnologic ar trebui să se reflecte în valorile-limită ale emisiilor bazate pe tehnologia existentă de ultimă generație și pe cunoștințele în materie de control al poluării și pentru toți poluanții relevanți.
- (7) De asemenea, este necesar să se reducă complexitatea, costurile administrative și de punere în aplicare pentru producători și autorități și să se asigure punerea în aplicare eficace și eficientă a standardelor de emisii Euro. Simplificarea se realizează prin eliminarea datelor de aplicare diferite pentru valorile-limită și încercările existente în cadrul Euro 6 și Euro VI, prin eliminarea încercărilor multiple și complexe privind emisiile în cazul în care astfel de încercări nu sunt necesare, prin trimiterea la standardele din regulamentele ONU existente, după caz, și prin asigurarea unui set raționalizat și coerent de proceduri și încercări pentru diferitele etape ale omologării de tip privind emisiile.
- (8) Pentru a se asigura că atât emisiile vehiculelor ușoare, cât și cele ale vehiculelor grele sunt limitate în condiții reale, este necesar ca vehiculele să fie supuse încercărilor în

⁴⁴ Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

⁴⁵ Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

condiții reale de utilizare, cu un set minim de restricții, limite și alte cerințe de conducere, și nu numai în laborator.

- (9) Precizia echipamentelor portabile de măsurare a emisiilor utilizate pentru măsurarea emisiilor vehiculelor utilizate pe șosea s-a îmbunătățit semnificativ de la introducerea lor. Prin urmare, este oportun ca limitele de emisii să se bazeze pe astfel de măsurători în circulație și, prin urmare, încercările în condiții rutiere nu mai necesită utilizarea unor factori de conformitate.
- (10) Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 prevăd obligația ca vehiculele să respecte valorile-limită ale emisiilor pentru o anumită perioadă de timp, care nu mai corespunde duratei de viață medii a vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stabilească cerințe de durabilitate care să reflecte durata de viață medie preconizată a vehiculelor în Uniune.
- (11) În prezent, la nivel mondial, există tehnologii disponibile și utilizate pe scară largă care limitează emisiile evaporative ale compușilor organici volatili în timpul utilizării, staționării și realimentării unui vehicul cu benzină. Prin urmare, este oportun să se stabilească valorile-limită ale emisiilor pentru astfel de compuși organici volatili la un nivel mai scăzut și să se introducă valori-limită ale emisiilor pentru faza de realimentare.
- (12) Alte emisii decât cele de gaze de eșapament constau în particule emise de pneurile și frânele vehiculelor. Se estimează că emisiile generate de pneuri reprezintă cea mai mare sursă de microplastice pentru mediu. După cum se arată în evaluarea impactului, se preconizează că, până în 2050, alte emisii decât cele de gaze de eșapament vor reprezenta până la 90 % din totalul particulelor emise de sectorul transportului rutier, deoarece particulele provenite de la gazele de eșapament se vor diminua datorită electrificării vehiculelor. Prin urmare, aceste alte emisii decât cele de gaze de eșapament ar trebui măsurate și limitate. Comisia ar trebui să pregătească un raport privind abraziunea pneurilor până la sfârșitul anului 2024 pentru a revizui metodele de măsurare și stadiul actual al tehnologiei, pentru a propune valori-limită ale abraziunii pneurilor.
- (13) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶ reglementează indicatorii de schimbare a treptei de viteză (*gear shift indicators – GSI*), al căror scop principal este de a reduce la minimum consumul de combustibil al unui vehicul atunci când un conducător auto urmează indicațiile acestuia. Cu toate acestea, cerințele privind emisiile de poluanți în condiții reale de utilizare, inclusiv atunci când se urmează GSI, ar trebui abordate în prezentul regulament.
- (14) Vehiculele cu baterii de tracțiune, inclusiv vehiculele hibride reîncărcabile și vehiculele electrice pe bază de baterii, contribuie la decarbonizarea sectorului

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

transportului rutier. Pentru a câștiga și a spori încrederea consumatorilor în astfel de vehicule, acestea ar trebui să fie performante și durabile. Prin urmare, este important să se solicite ca bateriile de tracțiune să-și păstreze o bună parte din capacitatea inițială după mulți ani de utilizare. Acest lucru este deosebit de important pentru cumpărătorii de vehicule electrice de ocazie, pentru a se asigura că vehiculul va continua să funcționeze conform așteptărilor. Prin urmare, ar trebui să se prevadă obligația ca toate vehiculele care utilizează baterii de tracțiune să fie dotate cu dispozitive de monitorizare a stării de sănătate a bateriei. În plus, ar trebui introduse cerințe minime de performanță pentru durabilitatea bateriilor autoturismelor, ținând seama de Regulamentul tehnic mondial nr. 22 al ONU⁴⁷.

- (15) Intervenția neautorizată asupra vehiculelor pentru a îndepărta sau a dezactiva părți ale sistemelor de control al poluării este o problemă bine-cunoscută. O astfel de practică conduce la emisii necontrolate și ar trebui prevenită. Intervenția neautorizată asupra odometrelor duce la afișarea unui kilometraj fals și împiedică controlul corect al vehiculului în circulație. Prin urmare, este extrem de important să se garanteze cea mai înaltă protecție posibilă a acestor sisteme, însoțită de certificate de securitate și de o protecție adecvată împotriva intervențiilor neautorizate, pentru a se asigura că nu pot avea loc astfel de intervenții nici asupra sistemelor de control al poluării, nici asupra odometrelor vehiculului.
- (16) Senzorii instalați pe vehicule sunt deja utilizați în prezent pentru a detecta anomaliiile privind emisiile și a declanșa reparațiile aferente prin intermediul sistemului de diagnosticare la bord (*on-board diagnostic* – OBD). Cu toate acestea, sistemul OBD utilizat în prezent nu detectează cu precizie sau cu promptitudine defecțiunile și nici nu forțează suficient și prompt efectuarea de reparații. Prin urmare, este posibil ca vehiculele să genereze emisii mai mari decât cele autorizate. Senzorii utilizați până în prezent pentru OBD pot fi, de asemenea, utilizați pentru a monitoriza și controla în mod continuu comportamentul vehiculelor în ceea ce privește emisiile, prin intermediul unui sistem de monitorizare la bord (*on-board monitoring* – OBM). De asemenea, sistemul OBM îl va avertiza pe utilizator să efectueze reparații la motor sau la sistemele de control al poluării atunci când acestea sunt necesare. Prin urmare, este oportun să se solicite instalarea unui astfel de sistem și să se reglementeze cerințele sale tehnice.
- (17) Producătorii pot alege să producă vehicule care respectă valori-limită ale emisiilor mai scăzute sau o durabilitate a bateriilor mai bună decât cea prevăzută în prezentul regulament sau care includ opțiuni avansate, inclusiv de geofencing și controale adaptive. Consumatorii și autoritățile naționale ar trebui să poată identifica astfel de vehicule prin intermediul unei documentații adecvate. Prin urmare, ar trebui pus la dispoziție un pașaport de mediu pentru vehicule (*environmental vehicle passport* – EVP).
- (18) În cazul în care Comisia prezintă o propunere de înmatriculare după 2035 a vehiculelor ușoare noi care funcționează exclusiv cu combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ care nu intră în domeniul de aplicare al standardelor pentru vehicule cu emisii de CO₂ și în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obiectivul Uniunii privind neutralitatea climatică, prezentul regulament va trebui modificat pentru a include posibilitatea omologării de tip a unor astfel de vehicule.

⁴⁷

Regulamentul tehnic mondial al Organizației Națiunilor Unite privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor electrice, RTM ONU 22.

- (19) Emisiile provenite de la vehiculele vândute de micii producători constituie o parte nesemnificativă a emisiilor din Uniune. Prin urmare, poate fi permisă o anumită flexibilitate în ceea ce privește unele dintre cerințele pentru astfel de producători. Prin urmare, micii producători ar trebui să poată înlocui anumite încercări în timpul omologării de tip cu declarații de conformitate, în timp ce foarte micilor producători ar trebui să li se permită să utilizeze încercări de laborator bazate pe cicluri aleatorii de conducere în condiții reale.
- (20) Regulamentele (UE) 2019/631⁴⁸ și (UE) 2019/1242⁴⁹ ale Parlamentului European și ale Consiliului reglementează performanța medie a parcului de autovehicule în ceea ce privește emisiile de CO₂ ale autovehiculelor noi din Uniune. Procedurile și metodologiile pentru determinarea precisă a emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii vehiculelor individuale ar trebui introduse în omologarea de tip a emisiilor.
- (21) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește obligațiile producătorilor ca parte a omologării de tip și a procedurilor, încercărilor și metodologiilor care trebuie aplicate pentru declarația de conformitate, controlul conformității producției, verificarea conformității în funcționare și pașaportul de mediu al vehiculului (EVP); opțiunile și denumirile vehiculelor; cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de durabilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și capacitățile de înregistrare și comunicare ale sistemelor OBM, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al inspecțiilor tehnice auto; cerințele și informațiile care trebuie furnizate de producătorii de vehicule construite în mai multe etape, precum și procedurile de determinare a valorii emisiilor de CO₂ pentru aceste vehicule construite în mai multe etape; elementele tehnice, cerințele administrative și de documentare pentru omologarea de tip privind emisiile, verificări și inspecții și verificări de supraveghere a pieței, precum și obligațiile de raportare, verificarea conformității în funcționare și a conformității producției; metodele și încercările pentru (i) măsurarea emisiilor de gaze de eșapament în laborator și în circulație, inclusiv ciclurile de încercare RDE aleatorii și în scenariile cele mai pesimiste, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și a emisiilor la ralanti, (ii) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul, (iii) furnizarea de specificații pentru indicatorul de schimbare a treptei de viteză (GSI) (iv) determinarea impactului remorcilor de tip O₃, O₄ asupra emisiilor de CO₂, consumul de combustibil și energie, autonomia electrică și puterea motorului unui autovehicul, (iv) măsurarea emisiilor de carter, a emisiilor evaporative, a emisiilor la frânare, (v) evaluarea conformității cu cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriilor, (vi) evaluarea conformității în funcționare a motoarelor și vehiculelor; pragurile de conformitate și cerințele de performanță, precum și (vii) încercările și metodele de

⁴⁸ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

⁴⁹ 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).

asigurare a performanței senzorilor (OBD și OBM); (viii) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate; specificarea și caracteristicile sistemelor de avertizare a conducătorului auto și ale metodelor de implicare a conducătorului auto și evaluarea funcționării corecte a acestora; (ix) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării; (x) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate, inclusiv analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate; (xi) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor aprobate în temeiul desemnărilor EURO7 specifice; (xii) criteriile pentru omologarea de tip privind emisiile pentru micii și foarte micii producători; (xiii) verificările și procedurile de încercare pentru vehiculele complete; (xiv) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare; (xv) specificarea combustibililor de referință și (xvi) metodele de evaluare a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare; (xvii) de măsurare a abraziunii pneurilor, precum și (xviii) formatul EVP, datele și metoda de comunicare a datelor EVP. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁰.

- (22) Pentru a modifica sau a completa, după caz, elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește condițiile de încercare pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor, frânelor sau pneurilor Euro 7; cerințele de încercare, în special ținând seama de progresul tehnic și de datele colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7; introducerea de opțiuni și desemnări ale vehiculelor bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători, dar și stabilirea unor valori-limită ale emisiilor de particule la frânare și a unor valori-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri, precum și a unor cerințe minime de performanță pentru baterii și multiplicatori de durabilitate pe baza datelor colectate la efectuarea de încercări asupra vehiculelor Euro 7 și stabilirea de definiții și norme speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016⁵¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (23) Din motive de claritate, coerență logică și simplificare, întrucât normele privind omologarea de tip a autovehiculelor și motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective în ceea ce privește emisiile sunt actualizate și cuprinse în prezentul regulament, Regulamentele (CE) nr. 595/2009 și (CE) nr. 715/2007 existente ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.

⁵⁰ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁵¹ [JO L 123, 12.5.2016, p. 1.](#)

- (24) Ori de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta ar trebui să fie efectuată în conformitate cu Regulamentele (UE) 2016/679⁵² și (CE) nr. 45/2001⁵³ ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și cu măsurile naționale de punere în aplicare a respectivelor regulamente.
- (25) Este important să se acorde statelor membre, autorităților naționale de omologare de tip și operatorilor economici suficient timp pentru a se pregăti pentru aplicarea noilor norme introduse prin prezentul regulament. Prin urmare, data aplicării ar trebui amânată. În timp ce, pentru vehiculele ușoare, data aplicării ar trebui să survină cât mai curând posibil din punct de vedere tehnic, în cazul vehiculelor grele și al remorcilor, data aplicării poate fi amânată cu doi ani, deoarece tranziția către vehicule cu emisii zero va fi mai lungă pentru vehiculele grele.
- (26) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoriile M și N și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și privind supravegherea pieței acestor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, în ceea ce privește emisiile, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește cadrul necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I – Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1

Obiect

1. Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice și dispoziții administrative comune pentru omologarea de tip privind emisiile și supravegherea pieței autovehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, în ceea ce privește emisiile de CO₂ și de poluanți, consumul de combustibil și energie și durabilitatea bateriilor acestora.
2. Prezentul regulament stabilește norme pentru omologarea de tip inițială privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare, supravegherea pieței, durabilitatea sistemelor de control al poluării și a bateriilor de tracțiune, sistemele de monitorizare la bord, dispozițiile de securitate pentru limitarea intervențiilor neautorizate și măsurile de securitate cibernetică, precum și

⁵² Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁵³ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

determinarea precisă a emisiilor de CO₂, a autonomiei electrice, a consumului de combustibil și de energie și a eficienței energetice.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃, precum și remorcilor din categoriile O₃ și O₄, astfel cum se specifică la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, inclusiv celor proiectate și construite în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858.

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

- (1) „omologare de tip privind emisiile” înseamnă o homologare UE de tip care respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice din prezentul regulament în ceea ce privește emisiile de CO₂ și de poluanți, consumul de combustibil și energie și durabilitatea bateriei;
- (2) „omologare de tip inițială privind emisiile” sau „IETA” (*initial emission type approval*) înseamnă prima fază a unei proceduri de homologare de tip privind emisiile înainte de acordarea certificatului de homologare de tip privind emisiile de către autorități și înainte ca vehiculele să fie date în exploatare;
- (3) „conformitate a producției” sau „CoP” (*conformity of production*) înseamnă activitățile desfășurate asupra vehiculelor, unităților tehnice separate sau componentelor noi selectate la sediul producătorului pentru a se asigura că produsele introduse pe piață respectă cerințele stabilite în prezentul regulament;
- (4) „conformitate în funcționare” sau „ISC” (*in-service conformity*) înseamnă activitățile desfășurate asupra vehiculelor în circulație cu scopul de a verifica cerințele de durabilitate stabilite în prezentul regulament;
- (5) „motor” înseamnă sursa de propulsie a unui vehicul;
- (6) „emisii” înseamnă emisiile de gaze de eșapament și alte emisii decât cele de gaze de eșapament ale unui autovehicul;
- (7) „emisii de gaze de eșapament” înseamnă emisiile de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului care prezintă toate caracteristicile enumerate în continuare: emisii de CO₂, gazoase, solide, lichide și de gaze de carter;
- (8) „poluanți gazoși” înseamnă emisiile de specii chimice gazoase, cu excepția celor de CO₂;
- (9) „emisii de CO₂” sau „CO₂” înseamnă emisiile de dioxid de carbon de la țeava de evacuare a autovehiculului sau a motorului;
- (10) „oxizi de azot” sau „NO_x” înseamnă suma oxizilor de azot emiși de țeava de evacuare;

- (11) „particule în suspensie” sau „PM” (*particulate matter*) înseamnă orice material emis de țeava de evacuare sau de frâne și colectat pe un mediu filtrant;
- (12) „particule în suspensie mai mici de 10 μm” sau „PM₁₀” înseamnă particule în suspensie cu un diametru mai mic de 10 μm;
- (13) „număr de particule” sau „PN” (*particle number*) înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne;
- (14) „număr de particule mai mari de 10 nm” sau „PN₁₀” înseamnă numărul total de particule solide emise de țeava de evacuare sau de frâne cu un diametru mai mare sau egal cu 10 nm;
- (15) „monoxid de carbon” sau „CO” înseamnă monoxidul de carbon emis la țeava de evacuare;
- (16) „metan” sau „CH₄” înseamnă metanul emis la țeava de evacuare;
- (17) „hidrocarburi totale” sau „THC” (*total hydrocarbons*) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare;
- (18) „hidrocarburi nemetanice” sau „NHMC” (*non-methane hydrocarbons*) înseamnă totalul hidrocarburilor emise la țeava de evacuare, cu excepția metanului;
- (19) „gaze organice nemetanice” sau „NMOG” (*non-methane organic gases*) înseamnă suma hidrocarburilor neoxigenate și oxigenate emise la țeava de evacuare;
- (20) „amoniac” sau „NH₃” înseamnă amoniacul emis la țeava de evacuare;
- (21) „formaldehidă” sau „HCHO” înseamnă formaldehida emisă la țeava de evacuare;
- (22) „WHTC” (*worldwide harmonised transient driving cycle*) înseamnă ciclul de conducere tranzitoriu armonizat la nivel mondial în conformitate cu punctul 7.2.1. din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 49;
- (23) „WHSC” (*worldwide harmonised steady state driving cycle*) înseamnă ciclul de conducere în regim staționar armonizat la nivel mondial în conformitate cu punctul 7.2.2. din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 49;
- (24) „instrument de calcul al consumului de energie al vehiculului” sau „VECTO” înseamnă un simulator utilizat pentru determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice la vehiculele grele; „consum de energie” înseamnă consumul de energie electrică de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;
- (25) „consum de combustibil” înseamnă consumul de combustibil de la fiecare sursă de propulsie din cadrul unui vehicul;
- (26) „emisii evaporative” înseamnă vaporii de hidrocarburi proveniți din sistemul de alimentare cu carburant al unui vehicul, altele decât emisiile de eșapament;
- (27) „emisii de carter” înseamnă poluanții gazoși emiși din spațiile din interiorul sau din exteriorul unui motor care sunt conectate la pompa de ulei prin conducte interne sau externe;
- (28) „emisii de particule la frânare” înseamnă particulele emise de sistemul de frânare al unui vehicul;
- (29) „abraziune a pneului” înseamnă masa materialului pierdut din pneu din cauza procesului de abraziune și emis în mediu;

- (30) „alte emisii decât cele de gaze de eșapament” înseamnă emisiile evaporative, abraziunea pneurilor și emisiile la frânare;
- (31) „emisii de poluanți” înseamnă emisii de gaze de eșapament și alte emisii decât cele de gaze de eșapament, altele decât emisiile de CO₂;
- (32) „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează și/sau limitează emisiile de poluanți;
- (33) „sisteme pentru controlul poluării” înseamnă dispozitivele pentru controlul poluării instalate pe un vehicul, inclusiv toate unitățile de control și programele informatice care reglementează utilizarea acestora;
- (34) „sisteme de origine pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme în cazul cărora se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv;
- (35) „sisteme de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un sistem pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de sisteme menit să înlocuiască un sistem original pentru controlul poluării și care poate fi omologat ca unitate tehnică separată;
- (36) „funcție de control adaptiv” înseamnă un sistem care reglează motorul, sistemele pentru controlul poluării sau alți parametri ai vehiculului cu scopul de a îmbunătăți consumul de combustibil sau de energie și eficacitatea sistemului pentru controlul poluării pe baza utilizării preconizate a vehiculului;
- (37) „sistem de diagnosticare la bord” sau „OBD” (*on-board diagnostic system*) înseamnă un sistem care poate genera informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD), astfel cum este definit la articolul 3 punctul 49 din Regulamentul (UE) 2018/858, și care este capabil să comunice aceste informații prin portul OBD și wireless;
- (38) „sistem de monitorizare la bord” sau „OBM” (*on-board monitoring system*) înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul care poate să detecteze fie depășirile valorilor-limită ale emisiilor, fie atunci când un vehicul se află în modul cu emisii zero, dacă este cazul, și să indice apariția unor astfel de depășiri prin intermediul informațiilor stocate în vehicul și să comunice aceste informații prin portul OBD și wireless;
- (39) „dispozitiv de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie” sau „dispozitiv OBFCM” (*on-board fuel and energy consumption monitoring*) înseamnă orice componentă software sau hardware care detectează și utilizează parametrii asociați cu vehiculul, motorul, combustibilul sau energia electrică și parametrii de sarcină utilă/masă, pentru a determina, a stoca în vehicul datele privind consumul de combustibil și de energie și alți parametri relevanți pentru determinarea consumului de combustibil sau de energie și a eficienței energetice a vehiculului;
- (40) „dispozitiv de manipulare” înseamnă orice componentă software sau hardware care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului, raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru pentru activarea, modularea, întârzierea sau dezactivarea funcționării oricărei părți a sistemului pentru controlul poluării, cu scopul de a reduce eficacitatea sistemului de control al poluării atunci când vehiculul este condus;
- (41) „strategie de invalidare” înseamnă o strategie care reduce eficacitatea controlului poluării în condiții ambientale sau de funcționare a motorului întâlnite fie în timpul funcționării vehiculului, fie în afara procedurilor de încercare de omologare de tip

sau care falsifică datele referitoare la senzori, consumul de combustibil sau de energie, autonomia electrică sau durabilitatea bateriei;

- (42) „emisii generate în condiții reale de conducere” sau „RDE” (*real driving emissions*) înseamnă emisiile unui vehicul în condiții normale de conducere și în condiții extinse, astfel cum se specifică în tabelele 1 și 2 din anexa III;
- (43) „odometru” înseamnă un instrument care indică distanța totală parcursă de vehicul de la fabricarea sa;
- (44) „intervenție” înseamnă inactivarea sau modificarea de către operatorii economici sau operatorii independenți a motorului, a dispozitivului și a sistemului pentru controlul poluării vehiculului, a sistemului de propulsie, a bateriei de tracțiune, a odometrului, a OBFCM sau a OBD/OBM, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale acestor sisteme și a datelor acestora;
- (45) „instalație de producție proprie” înseamnă o uzină de producție sau de asamblare utilizată de producător pentru fabricarea sau asamblarea vehiculelor noi pentru producătorul respectiv, inclusiv, dacă este cazul, a vehiculelor destinate exportului;
- (46) „centru de proiectare propriu” înseamnă o instalație în care este proiectat și dezvoltat întregul vehicul și care se află sub controlul și în folosința producătorului;
- (47) „mic producător” înseamnă un producător a cărui producție este mai mică de 10 000 de autovehicule noi din categoria M₁ sau 22 000 de autovehicule noi din categoria N₁ înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic și care:
- (a) nu face parte dintr-un grup de producători asociați; sau
 - (b) face parte dintr-un grup de producători asociați care este responsabil în total pentru mai puțin de 10 000 de autovehicule noi din categoria M₁ sau 22 000 de autovehicule noi din categoria N₁ înmatriculate în Uniune într-un an calendaristic; sau
 - (c) face parte dintr-un grup de producători asociați, dar operează cu ajutorul instalațiilor de producție proprii și al centrului de proiectare propriu;
- (48) „foarte mic producător” înseamnă un mic producător a cărui producție este mai mică de 1 000 de autovehicule noi din categoria M₁ sau mai mică de 1 000 de autovehicule noi din categoria N₁ înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent;
- (49) „vehicul cu motor cu ardere internă pur” sau „ICEV” (*internal combustion engine vehicle*) înseamnă un vehicul în care toate convertizoarele de energie de propulsie sunt motoare cu ardere internă, inclusiv motoare pe bază de hidrogen;
- (50) „vehicul pur electric” sau „PEV” (*pure electric vehicle*) înseamnă un vehicul dotat cu un grup motopropulsor care cuprinde exclusiv mașini electrice cu rolul de convertizori de energie de propulsie și exclusiv sisteme reîncărcabile de stocare a energiei electrice cu rolul de sisteme de stocare a energiei de propulsie;
- (51) „pilă de combustie” înseamnă un convertizor de energie care transformă energia chimică (de intrare) în energie electrică (de ieșire) sau invers;
- (52) „vehicul cu pilă de combustie” sau „FCV” (*fuel cell vehicle*) înseamnă un vehicul echipat cu un grup motopropulsor alcătuit exclusiv dintr-o pilă (pile) de combustie și o mașină (mașini) electrică (electrice) cu rolul de convertizor (convertizoare) de energie de propulsie;

- (53) „vehicul hibrid cu pilă de combustie” sau „FCHV” (*fuel cell hybrid vehicle*) înseamnă un vehicul cu pilă de combustie echipat cu un grup motopropulsor alcătuit cel puțin dintr-un sistem de stocare a combustibilului și cel puțin dintr-un sistem reîncărcabil de stocare a energiei electrice cu rolul de sisteme de stocare a energiei de propulsie;
- (54) „vehicul hibrid” sau „HV” (*hybrid vehicle*) înseamnă un vehicul dotat cu un grup motopropulsor care cuprinde cel puțin două categorii diferite de convertizoare de energie de propulsie și cel puțin două categorii diferite de sisteme de stocare a energiei de propulsie;
- (55) „vehicul electric hibrid” sau „HEV” (*hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul hibrid la care unul dintre convertizoarele de energie de propulsie este o mașină electrică;
- (56) „vehicul electric hibrid cu încărcare externă” sau „OVC-HEV” (*off-vehicle charging hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul electric hibrid care poate fi încărcat de la o sursă externă;
- (57) „vehicul electric hibrid fără încărcare externă” sau „NOVC-HEV” (*not off-vehicle charging hybrid electric vehicle*) înseamnă un vehicul cu cel puțin două convertizoare de energie diferite și două sisteme de stocare a energiei diferite care sunt utilizate în scopul propulsării vehiculului și care nu pot fi încărcate de la o sursă externă;
- (58) „tehnologii de tip geofencing (geoperimetru)” înseamnă tehnologii care nu permit unui vehicul hibrid să funcționeze pe baza utilizării motorului cu ardere internă (și anume pentru a permite un mod cu emisii zero) atunci când este condus în interiorul unei zone geografice specifice;
- (59) „mod cu emisii zero” înseamnă un mod selectabil, în care un vehicul hibrid este condus fără utilizarea motorului cu ardere internă;
- (60) „putere netă” înseamnă puterea obținută pe un stand de încercare la capătul arborelui cotit sau al organului echivalent al acestuia la turația corespunzătoare a motorului, cu dispozitivele auxiliare și care este determinată în condițiile atmosferice de referință;
- (61) „putere la roată” înseamnă puterea măsurată la roțile unui vehicul și utilizată pentru propulsia acestuia;
- (62) „raport putere-masă” este raportul dintre puterea nominală și masa vehiculului în stare de funcționare;
- (63) „putere nominală” sau „ $P_{\text{nominală}}$ ” înseamnă puterea maximă netă a motorului în kW;
- (64) „masă a vehiculului în stare de funcționare” înseamnă masa vehiculului, cu rezervorul (rezervoarele) de combustibil umplut(e) la cel puțin 90 % din capacitățile acestora, inclusiv masa conducătorului auto, a combustibilului și a lichidelor, dotat cu echipamentele standard în conformitate cu specificațiile producătorului și, dacă sunt prezente, masa caroseriei, a cabinei, a cuplajului și a roților de rezervă, precum și cea a uneltelor;
- (65) „baterie de tracțiune” înseamnă un sistem de baterii care stochează energie cu scopul principal de a propulsa vehiculul;
- (66) „autonomie electrică” înseamnă distanța parcursă în modul de funcționare cu consum de sarcină până la epuizarea bateriei de tracțiune;

- (67) „autonomie cu emisii zero” înseamnă distanța maximă pe care un vehicul cu emisii zero o poate parcurge până la epuizarea bateriei de tracțiune sau a rezervorului de combustibil, care, pentru PEV, corespunde autonomiei electrice;
- (68) „durabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem, a unui dispozitiv, a unei componente sau a oricărei părți a vehiculului de a-și menține performanțele necesare pe o perioadă de timp dată;
- (69) „durabilitate a bateriei” înseamnă durabilitatea bateriei de tracțiune măsurată în funcție de starea sa de sănătate;
- (70) „stare de sănătate” sau „SOH” (*state of health*) înseamnă starea măsurată sau estimată a unui indicator de performanță specific al unui vehicul sau al unei baterii de tracțiune într-un anumit punct al duratei sale de viață, exprimată ca procent din performanța care a fost determinată atunci când a fost certificată sau nouă;
- (71) „pașaport de mediu al vehiculului” sau „EVP” (*environmental vehicle passport*) înseamnă o înregistrare pe suport de hârtie și în format digital care conține informații privind performanța de mediu a unui vehicul la momentul înmatriculării, inclusiv nivelul limitelor emisiilor de poluanți, emisiile de CO₂, consumul de combustibil, consumul de energie, autonomia electrică și puterea motorului, precum și durabilitatea bateriei și alte valori conexe;
- (72) „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces” înseamnă un sistem proiectat, construit și instalat pe un vehicul pentru a furniza utilizatorului informații cu privire la emisiile în exces și pentru a impune efectuarea de reparații;
- (73) „sistem de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv” înseamnă un sistem proiectat, construit și instalat pe un vehicul pentru a-l avertiza pe utilizator cu privire la nivelul scăzut al reactivului consumabil și pentru a impune utilizarea reactivului;
- (74) „emisii la ralanti” înseamnă emisiile de gaze de eșapament produse atunci când motorul cu ardere internă funcționează, dar nu este sub sarcină în scopul propulsiei vehiculului;
- (75) „declarație de conformitate” înseamnă o declarație a producătorului conform căreia un anumit tip sau grup de vehicule, componente sau unități tehnice separate este în conformitate cu cerințele prezentului regulament;
- (76) „eficiență energetică a unei remorci” înseamnă performanța unei remorci în ceea ce privește influența acesteia asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul tractor;
- (77) „pneu pentru zăpadă” înseamnă un pneu al cărui profil, compoziție sau structură a benzii de rulare sunt proiectate, în principal, pentru a obține, în condiții de zăpadă, performanțe mai bune decât cele ale unui pneu normal, din punct de vedere al capacității de inițiere sau de menținere a mișcării vehiculului;
- (78) „pneu cu utilizare specială” înseamnă un pneu destinat unei utilizări mixte, pe șosea și în afara șoselei sau în alte scopuri speciale. Aceste pneuri sunt concepute în principal pentru a iniția și menține vehiculul în mișcare în afara șoselei.

Capitolul II – Obligațiile producătorilor

Articolul 4

Obligațiile producătorilor în ceea ce privește construcția vehiculelor

1. Producătorii se asigură că, pentru vehiculele noi pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament. Producătorii se asigură că, pentru noile componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoarele, bateriile de tracțiune, sistemele de frânare și sistemele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologarea de tip, pe care le produc și care sunt vândute sau puse în funcțiune în Uniune, se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.
2. Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I și valorile declarate în certificatul de conformitate și în documentația de omologare de tip pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV. Aceste vehicule sunt desemnate drept vehicule „Euro 7”.
3. La verificarea conformității cu valorile-limită ale emisiilor de gaze de eșapament, în cazul în care încercarea se efectuează în condiții de conducere extinse, emisiile se împart la divizorul pentru condițiile de conducere prevăzut în anexa III.
Emisiile din timpul regenerării sistemelor pentru controlul poluării vor fi incluse ca medie ponderată pe baza frecvenței și a duratei regenerării.
4. Producătorii proiectează și construiesc componente sau unități tehnice separate, inclusiv motoare, baterii de tracțiune, sisteme de frânare și sisteme de schimb pentru controlul poluării, pentru a se conforma prezentului regulament, inclusiv pentru a respecta valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I.
5. Producătorii nu proiectează, nu construiesc și nu assemblează vehicule cu dispozitive de manipulare sau strategii de invalidare.
6. Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ cu:
 - (a) sisteme OBD capabile să detecteze sistemele care funcționează defectuos, conducând la depășiri ale valorilor-limită ale emisiilor, pentru a facilita reparațiile;
 - (b) sisteme OBM capabile să detecteze emisiile care depășesc valorile-limită din cauza funcționării defectuoase, a degradării crescute sau a altor situații care duc la creșterea emisiilor;
 - (c) dispozitiv OBFCM pentru monitorizarea consumului de combustibil și de energie în condiții reale de conducere și a altor parametri relevanți, cum ar fi sarcina utilă/masa, care sunt necesari pentru determinarea eficienței energetice și a consumului de combustibil în condiții reale de conducere;
 - (d) monitoare SOH ale bateriei de tracțiune și sistemelor de emisie;
 - (e) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la emisiile în exces;
 - (f) sisteme de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv;

- (g) dispozitive de comunicare wireless a datelor generate de vehicule utilizate pentru conformitatea cu prezentul regulament și a datelor OBFCM, în scopul inspecțiilor tehnice periodice și al controalelor tehnice în trafic în trafic, precum și în scopul comunicării cu infrastructura de reîncărcare și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.
7. Producătorii proiectează, construiesc și assemblează vehicule din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ astfel încât să reducă la minimum vulnerabilitățile, ce apar în toate etapele ciclului lor de viață, care pot conduce la intervenții neautorizate asupra următoarelor elemente:
- (a) sistemul de injecție a combustibilului și a reactivului;
 - (b) motor și unități de comandă a motorului;
 - (c) baterii de tracțiune;
 - (d) odometru și
 - (e) sisteme pentru controlul poluării.
8. Producătorul previne posibilitatea de exploatare a vulnerabilităților menționate la alineatul (7). În cazul în care se constată o astfel de vulnerabilitate, producătorul o elimină prin actualizarea software-ului sau prin orice alte mijloace adecvate.
9. Producătorii asigură transmiterea securizată a datelor referitoare la emisii și la durabilitatea bateriilor prin luarea de măsuri de securitate cibernetică în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 155⁵⁴.
10. Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedurile, încercările și metodologiile de verificare a conformității cu cerințele prevăzute la alineatele (1)-(9). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 5

Opțiunile producătorilor în ceea ce privește construcția și desemnarea vehiculelor

1. Producătorii pot desemna vehiculele pe care le fabrică drept „vehicul Euro 7+” în cazul în care vehiculele respective respectă următoarele cerințe:
- (a) pentru ICEV și NOVC-HEV, prin declararea respectării unor valori-limită ale emisiilor cu cel puțin 20 % mai mici decât cele prevăzute în anexa I pentru poluanții gazoși și a unor valori-limită ale emisiilor cu un ordin de mărime mai mici pentru numărul de particule emise;
 - (b) pentru OVC-HEV, prin declararea respectării unor valori-limită ale emisiilor cu cel puțin 20 % mai mici decât cele stabilite în anexa I pentru poluanții gazoși, unor valori-limită ale emisiilor cu un ordin de mărime mai mici pentru numărul de particule emise și durabilitatea bateriilor, care să fie cu cel puțin 10 puncte procentuale mai mari decât cerințele stabilite în anexa II;

⁵⁴ Regulamentul ONU nr. 155 – Dispoziții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor în ceea ce privește securitatea cibernetică și sistemul de gestionare a securității ciberetice (JO L 82, 9.3.2021, p. 30).

- (c) pentru PEV, prin declararea durabilității bateriei cu cel puțin 10 puncte procentuale mai mare decât cerințele stabilite în anexa II.
2. Conformitatea acestor vehicule cu cerințele de la punctul 1 se verifică în raport cu valorile declarate.
 3. Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7A” în cazul în care acestea sunt echipate cu funcții de control adaptiv. Utilizarea funcțiilor de control adaptiv trebuie demonstrată autorităților de omologare de tip în timpul omologării de tip și verificată pe durata de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV.
 4. Producătorii pot desemna vehiculele drept „vehicule Euro 7G” în cazul în care vehiculele respective sunt echipate cu motoare cu ardere internă dotate cu tehnologii de geofencing. Producătorul instalează un sistem de avertizare a conducătorului auto pe vehiculele respective pentru a-l informa pe utilizator atunci când bateriile de tracțiune sunt aproape goale și pentru a opri vehiculul dacă nu este încărcat pe o rază de 5 km de la prima avertizare în timp ce se află în modul cu emisii zero. Aplicarea unor astfel de tehnologii de geofencing poate fi verificată pe întreaga durată de viață a vehiculului.
 5. Producătorii pot construi vehicule care combină două sau mai multe dintre caracteristicile menționate la alineatele (1), (2) sau (3) și le pot desemna utilizând o combinație de simboluri și litere precum vehiculele „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” sau „Euro 7AG”.
 6. La cererea producătorului, pentru vehiculele din categoria N₂ cu masa maximă cuprinsă între 3,5 și 4,0 tone care provin dintr-un tip de vehicul N₁, autoritatea de omologare de tip poate acorda o omologare de tip privind emisiile pentru tipul de vehicul N₁. Aceste vehicule sunt desemnate drept „vehicul Euro 7ext”.
 7. Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedurile, încercările și metodologiile de verificare a conformității cu cerințele prevăzute la alineatele (1)-(6). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 6

Cerințe de durabilitate pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate

1. Producătorii se asigură că vehiculele pe care le produc, care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Uniune, respectă valorile-limită ale emisiilor prevăzute în anexa I atunci când sunt conduse în condiții de conducere normale și extinse, astfel cum se prevede în anexa III, pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede în tabelul 1 din anexa IV, și respectă cerințele minime de performanță privind durabilitatea bateriei prevăzute în anexa II.
2. Producătorii se asigură că aceste vehicule respectă valorile privind emisiile de CO₂, consumul de combustibil și energie și eficiența energetică declarate în temeiul dispozițiilor prezentului regulament pe întreaga durată de viață a vehiculului, astfel cum se prevede tabelul 1 din anexa IV.
3. Producătorii se asigură că dispozitivele OBFCM, OBD și OBM, precum și măsurile împotriva intervențiilor neautorizate instalate pe aceste vehicule respectă dispozițiile prezentului regulament atât timp cât vehiculul este în funcțiune.

4. Cerințele menționate la punctele 1-3 se aplică vehiculelor pentru toate tipurile de combustibili sau pentru toate sursele de energie cu care sunt alimentate. Aceleași cerințe se aplică, de asemenea, tuturor unităților tehnice separate și componentelor destinate vehiculelor respective.
5. Pentru a verifica conformitatea cu cerințele menționate la primul paragraf pe durata de viață suplimentară a unui vehicul, valorile-limită ale emisiilor de poluanți gazoși stabilite în anexa I se ajustează utilizând multiplicatorii de durabilitate prevăzuți în tabelul 2 din anexa IV.
6. Sistemele OBM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să aibă toate caracteristicile următoare:
 - (a) înregistrarea amplitudinii și a duratei tuturor depășirilor de emisii;
 - (b) comunicarea datelor privind comportamentul vehiculului în ceea ce privește emisiile, inclusiv a datelor privind senzorii de poluanți și debitul de evacuare, prin portul OBD și wireless, inclusiv în scopul inspecțiilor tehnice auto și al controalelor tehnice în trafic^{55, 56};
 - (c) declanșarea reparațiilor vehiculului atunci când sistemul de avertizare a conducătorului auto notifică prezența unor emisii în exces semnificative.
7. Dispozitivele OBFCM instalate de producător pe aceste vehicule trebuie să fie capabile să comunice datele vehiculului pe care le înregistrează prin portul OBD și wireless.
8. Pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care prezintă un risc grav sau o neconformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament, producătorii iau imediat măsurile corective necesare, inclusiv reparații sau modificări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate respective, după caz, pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament. Producătorii sau orice alt operator economic le retrag de pe piață sau le rechemă, după caz. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip cu privire la neconformitate, împreună cu detaliile corespunzătoare.
9. Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind cerințele, încercările, metodele și măsurile corective legate de obligațiile menționate la alineatele (1)-(8). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 7

Obligațiile producătorilor în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile

1. Pentru a demonstra conformitatea cu normele de omologare de tip privind emisiile în timpul omologării de tip privind emisiile, producătorul efectuează încercările specificate în tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V. În scopul verificării conformității

⁵⁵ Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO UE L 127, 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 129).

producției cu cerințele prezentului regulament, vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate sunt selectate la sediul producătorului de către autoritatea de omologare de tip sau de către producător. Conformitatea în funcționare se verifică pentru perioadele prevăzute în tabelul 1 din anexa IV.

2. Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată în ceea ce privește cerințele RDE, corecția în funcție de temperatura ambiantă a CO₂, OBD, OBM, durabilitatea privind emisiile și a bateriei, regenerarea continuă sau periodică, protecția împotriva intervențiilor neautorizate și cerințele privind carterul, astfel cum se specifică în anexa V. Producătorul furnizează autorității de omologare de tip o declarație de conformitate semnată privind utilizarea controalelor adaptive și a opțiunilor de geofencing atunci când producătorul selectează aceste opțiuni.
3. Autoritățile naționale pot efectua încercări pe tipul de vehicul pentru a verifica conformitatea acestuia în timpul etapelor de evaluare a conformității producției, a conformității în funcționare sau de supraveghere a pieței, astfel cum se specifică în anexa V.
4. Producătorii eliberează pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) pentru fiecare vehicul și îl predau cumpărătorului vehiculului împreună cu vehiculul, extrăgând datele relevante din surse precum certificatul de conformitate și documentația de omologare de tip. Producătorul se asigură că datele EVP sunt disponibile pentru afișare în sistemele electronice ale vehiculului și pot fi transmise de la bord la exterior.
5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc încercările și verificările de conformitate, precum și procedurile legate de omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare, declarația de conformitate și EVP în temeiul alineatelor (1)-(4). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 8

Norme speciale pentru micii producători

1. În ceea ce privește emisiile de poluanți, micii producători pot înlocui încercările prevăzute în tabelele 1, 3, 5, 7 și 9 din anexa V cu declarații de conformitate. Conformitatea vehiculelor construite și introduse pe piață de către micii producători poate face obiectul unor încercări privind conformitatea în funcționare și supravegherea pieței în conformitate cu tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V. Încercările în cadrul etapei de verificare a conformității producției prevăzute în anexa V nu sunt necesare. Articolul 4 alineatul (4) litera (b) nu se aplică micilor producători.
2. Foarte micii producători respectă valorile-limită ale emisiilor stabilite în anexa I în încercările de laborator bazate pe cicluri aleatorii de conducere reală în scopuri legate de conformitatea în circulație și supravegherea pieței.

Articolul 9

Norme speciale pentru vehiculele construite în mai multe etape

1. În cazul omologărilor de tip în mai multe etape, producătorii din a doua etapă sau din etapele ulterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip privind emisiile în cazul

în care modifică orice parte a vehiculului care, conform datelor furnizate de producători din etapa anterioară, ar putea afecta emisiile sau durabilitatea bateriei.

2. Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a cerințelor administrative și a datelor care trebuie furnizate de producătorii din etapa anterioară în conformitate cu alineatul (1), precum și a procedurilor de determinare a emisiilor de CO₂ ale acestor vehicule. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Capitolul III – Obligațiile statelor membre în ceea ce privește omologarea de tip privind emisiile și supravegherea pieței

Articolul 10

Omologarea de tip privind emisiile, conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței

1. Autoritățile naționale de omologare instituie măsuri de acordare a omologărilor de tip privind emisiile pentru tipuri de vehicule, componente și unități tehnice separate și de efectuare de încercări, verificări și inspecții pentru a verifica dacă producătorii respectă cerințele privind conformitatea producției și conformitatea în funcționare în conformitate cu anexa V.
2. Autoritățile naționale de supraveghere a pieței efectuează verificări în scopul supravegherii pieței în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (UE) 2018/858 și cu tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V.
3. Începând cu... [*OP – de introdus data = data intrării în vigoare a prezentului regulament*], la cererea unui producător, autoritățile naționale de omologare nu refuză acordarea omologării UE de tip privind emisiile sau a omologării naționale de tip privind emisiile pentru un nou tip de vehicul sau motor și nu interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou care respectă prezentul regulament.
4. Începând cu 1 iulie 2025, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
5. Începând cu 1 iulie 2027, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și al remorcilor noi din categoriile O₃, O₄ care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
6. Începând cu 1 iulie 2030, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₁ și N₁ construite de micii producători, care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

7. Începând cu 1 iulie 2031, autoritățile naționale consideră că, în cazul vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ construite de micii producători, care nu respectă prezentul regulament, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în scopul înmatriculării și, din motive legate de emisiile de CO₂ și de poluanți, de consumul de combustibil și de energie, de eficiența energetică sau de durabilitatea bateriilor, interzic înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unor astfel de vehicule.
8. Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a elementelor administrative și tehnice necesare pentru efectuarea încercărilor, verificărilor și inspecțiilor în scopul verificării conformității cu alineatul (1), precum și a elementelor tehnice necesare pentru verificările de supraveghere a pieței în temeiul alineatului (2). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 11

Obligațiile specifice ale statelor membre privind omologarea de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în ceea ce privește emisiile

1. Începând cu 1 iulie 2025, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₁, N₁ omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.
2. Începând cu 1 iulie 2027, vânzarea sau instalarea unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate destinate montării pe un vehicul din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ omologat în temeiul prezentului regulament este interzisă dacă, pentru sistemul, componenta și unitatea tehnică separată, nu se realizează omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.
3. Autoritățile naționale de omologare pot continua să acorde extinderi ale omologărilor UE de tip privind emisiile ale sistemelor de schimb pentru controlul poluării acordate înainte de aplicarea prezentului regulament, în condițiile aplicate în momentul omologării inițiale de tip privind emisiile. Autoritățile naționale interzic vânzarea sau instalarea pe un vehicul a unor astfel de sisteme de schimb pentru controlul poluării, cu excepția cazului în care pentru acestea se realizează omologarea de tip.

Articolul 12

Funcționarea corectă a sistemelor care utilizează un reactiv consumabil și a sistemelor pentru controlul poluării

1. Operatorii economici și operatorii independenți nu efectuează intervenții neautorizate asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.
2. În timpul verificărilor privind conformitatea în funcționare sau de supraveghere a pieței, autoritățile naționale verifică dacă producătorii de vehicule au instalat corect sistemele de avertizare a conducătorului auto privind emisiile în exces, sistemele de avertizare a conducătorului auto privind nivel scăzut de reactiv și dacă pot avea loc intervenții neautorizate asupra vehiculelor.

Capitolul IV

Rolul Comisiei și al părților terțe în ceea ce privește conformitatea în funcționare și supravegherea pieței

Articolul 13

Aplicarea cerințelor de încercare pentru Comisie și părți terțe

1. Comisia sau părțile terțe, în conformitate cu articolul 9 și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858, pot efectua verificările conformității în funcționare și de supraveghere a pieței prevăzute în tabelele 2, 4, 6, 8 și 10 din anexa V, pentru a verifica conformitatea vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate cu prezentul regulament.
2. Producătorii pun la dispoziția Comisiei și a părților terțe datele necesare pentru efectuarea acestor verificări, în conformitate cu articolul 9 alineatul (5) și cu articolul 13 alineatul (10) din Regulamentul (UE) 2018/858.

Capitolul V

Încercări și declarații

Articolul 14

Proceduri și încercări

1. Procedurile pentru omologarea de tip privind emisiile includ încercări și verificări, precum și aplicarea tuturor procedurilor administrative și a cerințelor privind documentația, astfel cum se specifică în anexa V. Pentru cerințele specificate în anexa V, după caz, producătorul prezintă autorității de omologare de tip o declarație de conformitate.
2. Încercările pentru a dovedi conformitatea cu cerințele de la articolul 4 se aplică de către producători și autoritățile naționale, astfel cum se specifică în anexa V. Comisia și părțile terțe pot efectua încercări pentru a dovedi conformitatea cu cerințele articolului 4, astfel cum se specifică, de asemenea, în anexa V.
3. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea producției, conformitatea în funcționare și supravegherea pieței, abordând procedurile și încercările pentru omologarea de tip privind emisiile, metodologiile de încercare, dispozițiile administrative, de modificare și de extindere a omologărilor de tip pentru emisii, accesul la date, cerințele privind documentația și modelele pentru toate elementele următoare:
 - (a) tipuri de vehicule din categoriile M₁, N₁;
 - (b) tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃;
 - (c) motoare utilizate cu tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃;
 - (d) sisteme OBM/OBD;
 - (e) sisteme de protecție împotriva intervențiilor neautorizate, de securitate și de securitate cibernetică;

- (f) tipuri de sisteme de schimb pentru controlul poluării și piesele acestora;
 - (g) tipuri de sisteme de frânare și piese de schimb ale acestora;
 - (h) tipuri de pneuri în legătură cu abraziunea pneurilor;
 - (i) alte tipuri de componente și piese de schimb ale acestora;
 - (j) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei electrice și a puterii motorului pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ (dispoziții pentru OBFCM);
 - (k) determinarea emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice și a puterii motorului pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O₃, O₄ (dispoziții pentru OBFCM).
4. Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru toate etapele omologării de tip privind emisiile, inclusiv conformitatea în funcționare, conformitatea producției și supravegherea pieței, pentru a stabili următoarele:
- (a) metodele de măsurare a emisiilor de gaze de eșapament în laborator și în condiții rutiere, inclusiv ciclurile de încercare RDE aleatorii și în scenariile cele mai pesimiste, utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor pentru verificarea emisiilor generate în condiții reale de conducere și emisiile la ralanti;
 - (b) metodele de determinare a emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil și de energie, a autonomiei cu emisii zero, a autonomiei electrice și a puterii motorului unui autovehicul;
 - (c) metodele, cerințele și specificațiile tehnice pentru indicatorii de schimbare a treptei de viteză;
 - (d) metodele de determinare a eficienței energetice a remorcilor din categoriile O₃, O₄;
 - (e) metodele de măsurare a emisiilor de carter;
 - (f) metodele de măsurare a emisiilor evaporative;
 - (g) metodele de măsurare a emisiilor de particule la frânare, inclusiv metodele pentru vehiculele grele, emisiile de particule la frânare în condiții reale de conducere și frânarea cu recuperare;
 - (h) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor pentru a monitoriza ratele de abraziune a pneurilor;
 - (i) metodele de evaluare a conformității cu cerințele minime de performanță în ceea ce privește durabilitatea bateriei;
 - (j) dispozitivele OBFCM, sistemele OBD și OBM, inclusiv pragurile de conformitate, cerințele de performanță și încercările, metodele de asigurare a performanței senzorilor și comunicarea wireless a datelor înregistrate de aceste dispozitive și sisteme;
 - (k) caracteristicile și performanța sistemelor de avertizare a conducătorului auto și a metodelor implicare a acestuia și metodele de evaluare a funcționării corecte a acestora;

- (l) metodele de evaluare a funcționării corecte, a eficacității, a regenerării și a durabilității sistemelor originale și de schimb pentru controlul poluării;
- (m) metodele de asigurare și evaluare a măsurilor de securitate menționate la articolul 4 alineatul (5), inclusiv metodologia pentru analiza vulnerabilității și protecția împotriva intervențiilor neautorizate;
- (n) criteriile pentru omologările de tip privind emisiile și punerea în aplicare a normelor speciale pentru micii și foarte micii producători prevăzute la articolul 8;
- (o) metodele de evaluare a funcționării corecte a tipurilor de vehicule omologate în temeiul desemnărilor de la articolul 5;
- (p) verificarea conformității cu dispozițiile articolului 9 alineatul (1) și procedurile de încercare pentru vehiculele construite în mai multe etape;
- (q) cerințele de performanță pentru echipamentul de încercare;
- (r) specificațiile combustibililor de referință pentru încercare;
- (s) metodele de stabilire a absenței dispozitivelor de manipulare și a strategiilor de invalidare;
- (t) metodele de măsurare a abraziunii pneurilor;
- (u) formatul și datele și metodele de comunicare wireless pentru EVP;
- (v) cerințele administrative și documentația pentru omologarea de tip privind emisiile;
- (w) obligațiile de raportare, dacă este cazul.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 15

Adaptarea la progresul tehnic

1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice pentru a modifica următoarele:
 - (a) anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7;
 - (b) anexa III, în ceea ce privește condițiile de efectuare a încercărilor, pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra frânelor sau pneurilor Euro 7;
 - (c) anexa V, în ceea ce privește aplicarea cerințelor de efectuare a încercărilor și a declarațiilor, pe baza progresului tehnic;
 - (d) articolul 5, prin introducerea de opțiuni și denumiri bazate pe tehnologii inovatoare pentru producători.
2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a completa prezentul regulament în conformitate cu articolul 16 pentru a ține seama de progresele tehnice prin:

- (a) stabilirea valorilor-limită ale emisiilor de particule la frânare în anexa I referitoare la activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);
- (b) stabilirea valorilor-limită ale abraziunii pentru tipurile de pneuri în anexa I referitoare la activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);
- (c) stabilirea cerințelor minime de performanță pentru baterii prevăzute în anexa II referitoare la activitatea desfășurată în cadrul Forumului mondial al ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP29);
- (d) stabilirea multiplicatorilor de durabilitate în anexa IV pe baza datelor colectate la efectuarea încercărilor asupra vehiculelor Euro 7 M₂, M₃, N₂, N₃ și a unui raport privind durabilitatea vehiculelor grele prezentat Parlamentului European și Consiliului;
- (e) stabilirea definițiilor și a normelor speciale pentru micii producători pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ în temeiul articolului 3 și al articolului 8 din prezentul regulament.

Capitolul VI – Dispoziții generale

Articolul 16

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 15 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la ... [*OP - vă rugăm introduceți data = data intrării în vigoare a prezentului regulament*]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și

Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 17

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule. Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 18

Raportare

1. Până la 1 septembrie 2030, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea prezentului regulament.
2. Până la 1 septembrie 2031, pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament.

Capitolul VI – Dispoziții finale

Articolul 19

Abrogarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 595/2009

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se abrogă de la 1 iulie 2025.

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se abrogă de la 1 iulie 2027.

Trimiterile la Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și 595/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI la prezentul regulament.

Articolul 20

Intrare în vigoare și aplicare

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

Acesta se aplică de la 1 iulie 2025 pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și de la 1 iulie 2027 pentru vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și componentele și unitățile tehnice separate pentru vehiculele respective și remorcile din categoriile O₃, O₄.

Se aplică de la 1 iulie 2030 pentru vehiculele din categoriile M₁, N₁ construite de mici producători.

Fără a aduce atingere alineatului (2), articolul 11 alineatul (3) se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

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

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

1.4.4. Indicatori de performanță

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

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

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii

1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare

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

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

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

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

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

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

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

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

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

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

- 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale*
 - 3.2.2. *Realizările preconizate finanțate din credite operaționale*
 - 3.2.3. *Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative*
 - 3.2.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
 - 3.2.5. *Contribuțiile terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor**

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009

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

Domeniul de politică: Piața internă de bunuri

Politici climatice: Resurse naturale și mediu

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei

O acțiune nouă

o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁵⁷

prelungirea unei acțiuni existente

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

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Propunerea urmărește să contribuie la un obiectiv general, care are două componente: (1) de a asigura buna funcționare a pieței unice prin stabilirea unor norme mai adecvate, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și mai bine adaptate exigențelor viitorului în ceea ce privește emisiile vehiculelor; și (2) de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății în UE prin reducerea în continuare a emisiilor de poluanți atmosferici generate de transportul rutier către reducerea la zero a poluării, astfel cum se prevede în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării, cât mai rapid posibil.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivul specific nr. 1: reducerea complexității actualelor standarde de emisii Euro, reducerea costurilor administrative și facilitarea punerii în aplicare cu succes;

Obiectivul specific nr. 2: furnizarea de valori-limită actualizate pentru toți poluanții atmosferici relevanți;

Obiectivul specific nr. 3: îmbunătățirea controlului emisiilor în condiții reale de conducere.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

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

⁵⁷

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

Propunerea este prezentată în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip și sistemul de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci, precum și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective și vizează armonizarea cerințelor tehnice în ceea ce privește emisiile. Din această perspectivă, este esențială pentru buna funcționare a pieței unice.

Propunerea va asigura îmbunătățirea performanței în materie de emisii de poluanți a vehiculelor ușoare și grele și va oferi beneficii consumatorilor în ceea ce privește calitatea aerului, contribuind astfel la reducerea prejudiciilor aduse sănătății și mediului. Aceasta va consolida, de asemenea, poziționarea tehnologică și competitivitatea lanțului valoric al autovehiculelor din UE. Alte beneficii conexe sunt consolidarea încrederii consumatorilor în buna performanță de mediu a vehiculelor lor. Se poate preconiza, de asemenea, un impact pozitiv asupra perfecționării și recalificării forței de muncă, pe măsură ce tehnologiile curate adaptate exigențelor viitorului se dezvoltă și sunt utilizate din ce în ce mai mult.

1.4.4. *Indicatori de performanță*

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

Au fost identificați următorii indicatori:

1. numărul omologărilor de tip privind emisiile în conformitate cu Euro 7 per tip de vehicul;
2. costurile în timpul etapei de punere în aplicare și costurile administrative pentru fiecare omologare de tip privind emisiile;
3. dovada îmbunătățirii controlului emisiilor în toate condițiile de utilizare pentru toți poluanții reglementați;
4. costurile de asigurare a respectării legislației, inclusiv costurile pentru încălcări și penalitățile în caz de neconformitate, și costurile de monitorizare;
5. evoluția emisiilor pe întreaga durată de viață a vehiculelor, astfel cum reiese din campaniile de testare adecvate și din monitorizarea continuă a emisiilor;
6. numărul anual de vehicule înmatriculate și ponderea tehnologiilor de propulsie pe drumurile din UE, astfel cum au fost raportate de statele membre Observatorului european privind combustibilii alternativi;
7. evoluția anuală a impactului poluării aerului asupra sănătății (și anume decesele premature asociate expunerii la anumiți poluanți), astfel cum este inclusă în raportul anual privind calitatea aerului în Europa;
8. ponderea anuală a transportului rutier din emisiile de anumiți poluanți, astfel cum au fost raportate de statele membre către AEM în temeiul NECD;
9. numărul anual de notificări primite din partea statelor membre privind barierele din calea comerțului intern al UE cu autoturisme, camionete, camioane/autobuze cauzate de specificațiile tehnice impuse de autoritățile naționale, regionale sau locale (și anume interdicții de orice fel) în temeiul procedurii de notificare prevăzute de Directiva 2015/153.

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

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

Pentru toate vehiculele, motoarele sau piesele de schimb noi din categoriile M1 și N1 care urmează să fie introduse pe piața UE ar trebui să se realizeze omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament începând cu 1 iulie 2025, cu excepția vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3, pentru care data punerii în aplicare va fi 1 iulie 2027. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Motivele acțiunii la nivel european (ex ante)

Este necesar să se abordeze performanța în materie de emisii de poluanți și calitatea aerului pentru a asigura buna funcționare a pieței unice.

Într-adevăr, calitatea aerului și performanța în materie de emisii poluante constituie o problemă transfrontalieră, care nu poate fi rezolvată doar prin acțiuni naționale sau locale. Coordonarea reducerii emisiilor și îmbunătățirea performanțelor în materie de emisii trebuie să se realizeze la nivel european, iar acțiunea UE este justificată din motive de subsidiaritate. Deși inițiativele adoptate la nivel național, regional și local pot crea sinergii, doar ele singure nu vor fi suficiente. Lipsa unei acțiuni coordonate la nivelul UE prin consolidarea standardelor de emisii de poluanți s-ar traduce într-un risc de fragmentare a pieței din cauza diversității sistemelor naționale, a nivelurilor de ambiție diferite și a parametrilor de proiectare diferiți.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (ex-post)

Pe cont propriu, statele membre ar reprezenta, de asemenea, o piață prea mică pentru a atinge același nivel al rezultatelor, fiind, prin urmare, necesară o abordare la nivelul UE pentru a stimula schimbările la nivelul industriei și pentru a crea economii de scară.

1.5.2. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

Propunerea se bazează pe legislația existentă care a asigurat reducerea continuă a emisiilor de poluanți și îmbunătățirea performanțelor în materie de emisii ale vehiculelor și motoarelor în ultimele decenii în Uniune.

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

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

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

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-urilor în cauză alocate pentru gestionarea acțiunii (și anume DG GROW cu sprijinul DG CLIMA) și/sau redistribuite în cadrul DG-urilor. În cazul în care sunt necesare resurse suplimentare, acestea ar putea fi alocate DG-urilor respective în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

durată limitată

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

durată nelimitată

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

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)⁵⁸

Gestiune directă asigurată de Comisie

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

- prin intermediul agențiilor executive

Gestiune partajată cu statele membre

Gestiune indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară către:

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

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

Observații

Comisia intenționează să asigure punerea în aplicare a măsurilor în cauză prin intermediul gestiunii directe centralizate prin intermediul propriilor sale servicii, în special prin intermediul JRC, pentru sprijinul tehnic și științific necesar pentru elaborarea regulamentelor de punere în aplicare și efectuarea supravegherii pieței, astfel cum se prevede deja în Regulamentul (CE) 2018/858. Partea de supraveghere a pieței este deja reglementată prin mecanisme administrative adecvate prevăzute și contabilizate în Regulamentul (CE)

⁵⁸ Explicații detaliate privind modurile de gestiune, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul de internet BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/RO/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2018/858, în timp ce pentru lucrările privind regulamentele de punere în aplicare se prevede un acord administrativ separat.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Pentru a monitoriza eficacitatea cerințelor propuse privind reducerea emisiilor, este necesară colectarea extinsă de date din diferite surse posibile, inclusiv din partea statelor membre, a producătorilor de automobile și a autorităților naționale de omologare de tip.

Comitetul tehnic pentru autovehicule (CTAV) și forumul instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 vor fi platforme pentru a discuta periodic aspecte legate de punerea în aplicare a Euro 7.

Statele membre vor trebui să raporteze Comisiei cu privire la sancțiunile pe care le-au pus în aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858.

Până în 2030, statele membre informează Comisia în privința aplicării procedurilor de omologare de tip stabilite în prezentul regulament. Pe baza informațiilor respective, Comisia trebuie să prezinte rapoarte Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a noului regulament.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

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

Propunerea este pusă în aplicare în cadrul programelor privind piața unică și politicile climatice.

Modul de gestiune, mecanismele de punere în aplicare a finanțării, modalitățile de plată și strategia de control intră sub incidența acestor programe.

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

Propunerea este pusă în aplicare în cadrul programelor privind piața unică și politicile climatice. Controalele/riscurile și măsurile de atenuare sunt reglementate de cadrul de control intern existent.

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)

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

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

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

Pe lângă aplicarea Regulamentului financiar pentru a preveni fraudă și neregulile, cerințele consolidate privind standardele de emisii prevăzute în prezenta propunere vor fi însoțite de o monitorizare îmbunătățită a emisiilor pe întreaga durată de viață a unui vehicul.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

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

- Linii bugetare existente

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Număr Rubrica 1	Dif./Nedif ⁵⁹	din partea țărilor AELS ⁶⁰	din partea țărilor candidate ⁶¹	din partea țărilor terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
1	[03 02 01 01] Programul privind piața unică - Funcționarea și dezvoltarea pieței interne a bunurilor și serviciilor	Dif.	DA	NU	NU	NU
3	[09 02 03] Resursă naturale și mediu	Dif.	DA	NU	NU	NU

⁵⁹ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁶⁰ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁶¹ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

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

Milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica cadrul financiar multianual	din	Numărul	1.
--	-----	---------	----

DG: GROW			An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	TOTAL anii 2022-2025	Anii următori
○ Credite operaționale								
Linia bugetară 03.020101 ⁶²	Angajamente	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plăți	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Linia bugetară	Angajamente	(1b)						
	Plăți	(2b)						
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁶³								
Linia bugetară								
			(3)					
TOTAL credite pentru DG GROW	Angajamente	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plăți	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² În conformitate cu nomenclatura bugetară oficială.

⁶³ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (denumite anterior linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

○ TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plăți	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)						
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 1 din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+ 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plăți	=5+ 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)						
	Plăți	(5)						
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)						
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+ 6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Plăți	=5+ 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

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

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

Milioane EUR (cu trei zecimale)

		An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	TOTAL
DG: GROW						
○ Resurse umane		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Alte cheltuieli administrative		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
TOTAL DG GROW	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
---	-----------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

Milioane EUR (cu trei zecimale)

		An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	TOTAL
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Plăți	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările ↓			An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)										TOTAL			
	REALIZĂRI																			
	Tip ⁶⁴	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total	Total costuri
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1...																				
— Realizare																				
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																				
TOTALURI																				

⁶⁴ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construite etc.).

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:
- Milioane EUR (cu trei zecimale)

	An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
–						

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Alte cheltuieli administrative	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

În afara RUBRICII 7⁶⁵ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								

TOTAL	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
--------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul

⁶⁵ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (denumite anterior linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului ce gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat pentru DG GROW și DG CLIMA

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

	An 2022	An 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anii următori		
○ Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
01 01 01 11 (cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
○ Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)⁶⁶							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
TOTAL	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Negocierea regulamentului, elaborarea de acte delegate și de punere în aplicare, organizarea și monitorizarea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea și actualizarea în funcție de evoluțiile tehnice
Personal extern	Efectuarea de analize și furnizarea de sprijin și de contribuții tehnice pentru organizarea și supravegherea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea și actualizarea în funcție de evoluțiile tehnice

⁶⁶ AC= agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

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

Finanțarea relevantă a fost deja prevăzută pentru anul 2022 și va intra în suma planificată alocată și pentru anul 2023. Este necesară redistribuirea internă a personalului de la sarcinile relevante din cadrul regulamentelor Euro 6/VI;

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

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

- necesită revizuirea CFM.

A se explica acțiunile necesare, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- nu prevede cofinanțare din partea terților
- prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - asupra resurselor proprii
 - asupra altor venituri
 - vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

Milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁶⁷						
		An 2022	An 2023	An 2024	An 2025	A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

⁶⁷ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxele vamale, cotizațiile pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

ANEXĂ la FIȘA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

Denumirea propunerii/inițiativei:

Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la autovehicule (Euro 7) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Regulamentului (CE) nr. 595/2009

3. NUMĂRUL și COSTURILE aferente RESURSELOR UMANE CONSIDERATE NECESARE
4. COSTURI aferente ALTOR CHELTUIELI ADMINISTRATIVE
5. TOTAL CHELTUIELI ADMINISTRATIVE
6. METODE de CALCUL UTILIZATE pentru ESTIMAREA COSTURILOR
 - 6.1. Resurse umane
 - 6.2. Alte cheltuieli administrative

7. Costul resurselor umane considerate necesare pentru DG GROW și DG CLIMA

Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.

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

Milioane EUR (cu trei zecimale)

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAL	
		ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite
○ Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)																	
20 01 02 01 – Sediul central și reprezentanțele	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 - Delegațiile Uniunii	AD																
	AST																
○ Personal extern⁶⁸																	
20 02 01 și 20 02 02 – Personal extern – Sediul central și reprezentanțe	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	INT																
20 02 03 – Personal extern - Delegațiile Uniunii	AC																
	AL																
	END																

⁶⁸ AC = agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

	INT																
	JPD																
Alte linii bugetare legate de resursele umane (a se preciza)																	
Subtotal RU – RUBRICA 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

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

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAL	
		ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite
○ Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)																	
01 01 01 01 cercetare indirectă ⁶⁹	AD																
01 01 01 11 cercetare directă	AST																
Altele (vă rugăm să precizați)																	
○ Personal extern⁷⁰																	
Personal extern acoperit din	– la sediu	AC															
		END															

⁶⁹ Vă rugăm să alegeți linia bugetară relevantă sau să specificați o altă linie, dacă este necesar; în cazul în care sunt vizate mai multe linii bugetare, personalul ar trebui să fie diferențiat în funcție de fiecare linie bugetară în cauză.

⁷⁰ AC = agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

credite operaționale (fostele linii „BA”).		INT																
	– în delegațiile Uniunii	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
01 01 01 02 cercetare indirectă	AC																	
01 01 01 12 cercetare directă	END																	
Altele (vă rugăm să precizați) ⁷¹	INT																	
Alte linii bugetare legate de resursele umane (a se preciza)																		
Subtotal resurse umane – în afara RUBRICII 7																		
Total resurse umane (toate rubricile CFM)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218	

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

⁷¹ Vă rugăm să alegeți linia bugetară relevantă sau să specificați o altă linie, dacă este necesar; în cazul în care sunt vizate mai multe linii bugetare, personalul ar trebui să fie diferențiat în funcție de fiecare linie bugetară în cauză.

8. Costul altor cheltuieli administrative pentru DG GROW și DG CLIMA

Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative.

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

Milioane EUR (cu trei zecimale)

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
La sediu sau pe teritoriul UE:								
20 02 06 01 – Cheltuieli pentru efectuarea de delegații și cheltuieli de reprezentare	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Costuri aferente conferințelor și reuniunilor								
20 02 06 03 – Comitete ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Studii și consultări								
20 04 – Cheltuieli IT (corporative) ⁷³								
Alte linii bugetare care nu sunt legate de resursele umane (a se preciza dacă este necesar)								
În delegațiile Uniunii								
20 02 07 01 – Cheltuieli pentru delegații, conferințe și reprezentare								

⁷² Se indică tipul de comitet și grupul de care aparține.

⁷³ Este necesar avizul DG DIGIT – Echipa de investiții IT [a se vedea Orientările privind finanțarea IT, C(2020) 6126 final din 10.9.2020, pagina 7].

20 02 07 02 – Activități de perfecționare a personalului								
20 03 05 – Infrastructură și logistică								
Alte linii bugetare care nu sunt legate de resursele umane (a se preciza dacă este necesar)								
Subtotal altele – RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

Milioane EUR (cu trei zecimale)

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Cheltuieli cu asistența tehnică și administrativă (cu excepția personalului extern) din creditele operaționale (fostele linii „BA”):								
– la sediu								
– în delegațiile Uniunii								
Alte cheltuieli de gestiune pentru cercetare								
Politica de cheltuieli IT privind programele operaționale ⁷⁴								
Cheltuieli IT corporative pentru programele operaționale ⁷⁵								

⁷⁴ Este necesar avizul DG DIGIT – Echipa de investiții IT [a se vedea Orientările privind finanțarea IT, C(2020) 6126 final din 10.9.2020, pagina 7].

⁷⁵ Acest element include sistemele administrative locale și contribuțiile la cofinanțarea sistemelor informatice corporative [a se vedea Orientările privind finanțarea IT, C(2020) 6126 final din 10.9.2020].

Alte linii bugetare care nu sunt legate de resursele umane (a se preciza dacă este necesar)								
Subtotal altele – în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								
Total alte cheltuieli administrative (toate rubricile CFM)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. Total costuri administrative pentru DG GROW și DG CLIMA (toate rubricile CFM)

Milioane EUR (cu trei zecimale)

Rezumat	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Rubrica 7 – Resurse umane	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Rubrica 7 – Alte cheltuieli administrative	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Subtotal Rubrica 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
În afara Rubricii 7 – Resurse umane								
În afara Rubricii 7 – Alte cheltuieli administrative								
Subtotal alte rubrici								
TOTAL RUBRICA 7 și în afara RUBRICII 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

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

10. Metodele de calcul utilizate pentru estimarea costurilor

10.1. Resurse umane

Această parte stabilește metoda de calcul utilizată pentru estimarea resurselor umane considerate necesare [ipoteze referitoare la volumul de muncă, inclusiv locuri de muncă concrete (profiluri profesionale specifice sistemului Sysper2), categoriile de personal și costurile medii aferente]

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual
NB: Costurile medii pentru fiecare categorie de personal de la sediul central sunt disponibile pe BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
<input type="radio"/> Funcționari și agenți temporari 10,5 ENI în 2022 pentru pregătirea actelor delegate și de punere în aplicare, organizarea și monitorizarea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea, raportarea și actualizarea 12 ENI în 2023 pentru pregătirea actelor delegate și de punere în aplicare, organizarea și monitorizarea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea, raportarea și actualizarea 11 ENI în perioada 2024-2025 pentru urmărirea actelor delegate și de punere în aplicare, organizarea și monitorizarea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea, raportarea și actualizarea 6,5 ENI în perioada 2026-2028 pentru urmărirea actelor delegate și de punere în aplicare, organizarea și monitorizarea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea, raportarea și actualizarea
<input type="radio"/> Personal extern 1 ENI în perioada 2022-2023 pentru sprijinirea pregătirii actelor delegate și a actelor de punere în aplicare, organizarea și monitorizarea supravegherii pieței în ceea ce privește emisiile, revizuirea, raportarea și actualizarea

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual

Numai posturile finanțate din bugetul de cercetare

Personal extern

10.2. Alte cheltuieli administrative

*A se detalia metoda de calcul utilizată pentru fiecare linie bugetară
și în special ipotezele pe care se bazează (de exemplu, numărul de reuniuni pe an, costurile medii etc.)*

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual

Circa 12 misiuni în statele membre în 2022-2028

Circa 3 zile de reuniune pe an în perioada 2022-2024 (CTAV și reuniuni ale forumului)

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual