

Bruxelles, 19 decembrie 2025
(OR. en)

17050/25

**Dosar interinstituțional:
2025/0422 (COD)**

**SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	17 decembrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2025) 993 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 și (UE) 2024/1257 ale Parlamentului European și ale Consiliului în ceea ce privește simplificarea cerințelor tehnice și a procedurilor de încercare pentru autovehicule și de abrogare a Directivei 70/157/CEE a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 993 final.

Anexă: COM(2025) 993 final



Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 și (UE) 2024/1257 ale Parlamentului European și ale Consiliului în ceea ce privește simplificarea cerințelor tehnice și a procedurilor de încercare pentru autovehicule și de abrogare a Directivei 70/157/CEE a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului

{SWD(2025) 1056 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Lanțul valoric al autovehiculelor este un pilon al economiei UE, reprezentând 589,3 miliarde EUR și 3,7 % din valoarea adăugată totală a PIB-ului Europei, precum și locuri de muncă directe pentru 10,6 milioane de europeni¹.

Într-un mediu comercial din ce în ce mai imprezvizibil, menținerea unei industrii solide și competitive a autovehiculelor este esențială pentru protejarea autonomiei strategice și a poziției economice globale a UE.

Analiza furnizată de rapoartele recente la nivel înalt elaborate de Enrico Letta și Mario Draghi² plasează reducerea sarcinilor de reglementare și simplificarea legislației UE printre principalele priorități. Deși cadrul de reglementare existent oferă previzibilitate și contribuie la atingerea obiectivelor noastre comune de politică publică, acesta nu ar trebui să impună industriei sarcini și costuri nejustificate. Reprezentanții industriei autovehiculelor din UE au subliniat recent că producătorii europeni de vehicule trebuie să respecte un număr mare de acte legislative³ până în 2030, ceea ce duce, în anumite cazuri, la costuri de cercetare și dezvoltare de până la 25 %⁴.

În orientările sale politice destinate Comisiei Europene pentru perioada 2024-2029⁵, președinta Von der Leyen a prezentat o viziune axată pe prosperitatea durabilă și pe consolidarea competitivității în Europa, necesitatea de a facilita și accelera desfășurarea activităților comerciale. Acest lucru a fost subliniat ulterior prin adoptarea Busolei pentru competitivitate în ianuarie 2025⁶, urmată de Pactul pentru o industrie curată în februarie 2025⁷ și de Comunicarea „O Europă mai simplă și mai rapidă” privind punerea în aplicare și simplificarea⁸. Un cadru de reglementare raționalizat, cu o sarcină administrativă redusă, a fost menționat ca fiind unul dintre pilonii fundamentali ai acestei noi foi de parcurs privind competitivitatea.

¹ Cifre bazate pe datele Eurostat FIGARO: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi) https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Propunerea ACEA privind un cadru de reglementare simplificat <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Document de politică al ACEA privind cadrul de reglementare al UE pentru decarbonizarea transportului rutier <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Orientări politice 2024-2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_ro.

⁶ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, O Busolă pentru competitivitatea UE, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Pactul pentru o industrie curată: o foaie de parcurs comună pentru competitivitate și decarbonizare, COM(2025) 85 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: O Europă mai simplă și mai rapidă: comunicare privind punerea în aplicare și simplificarea, COM/2025/47 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

În conformitate cu această agendă de simplificare, Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor⁹, adoptat în martie 2025, a afirmat că, în consultare cu părțile interesate, Comisia va elabora un pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor, prin îmbunătățirea coerenței și a consecvenței dintre diferitele cerințe de reglementare. În plus, acesta a mai anunțat intenția Comisiei, atunci când va prezenta noi propuneri legislative, de a acorda industriei suficient timp pentru transpunerea acestor noi cerințe de reglementare pentru autovehicule în procesul de dezvoltare a produselor. Această agendă de simplificare este deosebit de importantă având în vedere complexitatea tot mai mare a evoluțiilor și arhitecturilor vehiculelor, inclusiv a software-ului, a modelelor de IA și a creșterii autonomiei.

În urma angajamentelor menționate anterior, pachetul omnibus privind sectorul autovehiculelor va simplifica și va raționaliza anumite dispoziții și proceduri ale următoarelor acte pentru atingerea următoarelor obiective specifice:

- Eliminarea obstacolelor de reglementare din calea adoptării vehiculelor utilitare ușoare electrice

Vehiculele utilitare ușoare electrice sunt mai grele din cauza greutateii bateriei lor. Deși au aceeași sarcină utilă și aceleași utilizări ca un vehicul utilitar ușor cu motor cu ardere internă cu o masă maximă admisibilă mai mică de 3,5 tone, acestea intră în domeniul de aplicare al normelor privind perioadele de conducere și de repaus care impun instalarea și utilizarea tahografului pentru vehiculele utilitare cu o masă maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone, precum și cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză. Aceste cerințe fac ca astfel de vehicule electrice ușoare cu o masă mai mare de 3,5 tone să fie mai puțin atractive pentru clienți, mulți dintre aceștia fiind IMM-uri și microîntreprinderi, din cauza costurilor aferente instalării și utilizării unui tahograf¹⁰ și a unui dispozitiv limitator de viteză. O astfel de sarcină suplimentară împiedică adoptarea camionetelor electrice în comparație cu camionetele similare cu motor cu ardere internă, ceea ce, prin urmare, poate crea, de asemenea, dificultăți sporite pentru producătorii de vehicule în ceea ce privește atingerea obiectivelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare.

Acest aspect a fost, de asemenea, recunoscut și luat în considerare în recenta revizuire a Directivei UE privind permisele de conducere¹¹, care prevede că un permis de conducere de categoria B va fi valabil, la doi ani de la prima eliberare, pentru vehicule cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dar care nu depășește 4,25 tone.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006¹²: Acest regulament stabilește norme privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru conducătorii auto ai vehiculelor care

⁹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, COM(2025) 95 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Tahograful este dispozitivul care înregistrează timpul de conducere, pauzele și perioadele de repaus, precum și perioadele consacrate altei munci și disponibilitatea conducătorilor auto implicați în transportul rutier de mărfuri sau de călători.

¹¹ Directiva (UE) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2025 privind permisele de conducere, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei (JO L, 2025/2205, 5.11.2025 <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a

efectuează transporturi rutiere de mărfuri, precum și pentru conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere de persoane, cu scopul de a asigura o concurență loială între operatorii de transport rutier, de a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto și de a contribui la siguranța rutieră. Principalul dispozitiv utilizat pentru a controla perioadele de conducere și de repaus este tahograful. Instalarea, construcția și utilizarea tahografului sunt reglementate de Regulamentul (UE) nr. 165/2014¹³.

Regulamentul (CE) 2019/2144¹⁴: cunoscut și sub denumirea de Regulamentul privind siguranța generală (GSR), acest regulament stabilește cerințele UE privind siguranța vehiculelor pentru omologarea de tip a vehiculelor, inclusiv cerințe care abordează preocupările specifice ale utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii și bicicliștii. Aceasta include, de asemenea, cerința ca vehiculele din categoria N2¹⁵ să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.

- Reducerea costurilor de ajustare legate de încercările privind emisiile Euro 7

Regulamentul (UE) 2024/1257 privind Euro 7¹⁶ prevede la articolul 14 alineatul (7) că metodele de măsurare a emisiilor poluante și a emisiilor evaporative le reflectă pe cele prevăzute în Regulamentul (UE) 2017/1151¹⁷ (și anume Euro 6). Cu toate acestea, în timp ce

Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng>).

¹³ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>).

¹⁴ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a 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 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/eng>).

¹⁵ În conformitate cu definiția din Regulamentul (UE) 2018/858 articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (ii): autovehicule cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar de cel mult 12 tone.

¹⁶ Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 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), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/eng>).

¹⁷ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și

limitele de emisii Euro 6 specifice – semnificativ mai ridicate – au fost stabilite pentru o încercare în laborator la temperatură scăzută, Regulamentul Euro 7 nu conține limite de emisii specifice pentru procedura de încercare specifică respectivă. Cerința de a respecta limitele generale de emisii în cadrul unei astfel de încercări de laborator la temperatură scăzută contravine intenției articolului 14 alineatul (7) și ar spori sarcina de reglementare pentru producătorii de vehicule, precum și pentru autoritățile naționale de omologare de tip, fără niciun beneficiu pentru performanța de mediu.

În plus, anexa V la Regulamentul Euro 7 prevede, pentru omologarea de tip, încercări ale motoarelor vehiculelor grele pentru fiecare tip de vehicul. Această cerință va introduce sarcini administrative și de reglementare inutile prin multiplicarea încercărilor fără a oferi beneficii suplimentare pentru mediu. Acest lucru nu este în concordanță cu intenția colegiilor de a consolida limitele de emisii pentru vehiculele grele, păstrând în același timp metodele de testare stabilite în Regulamentul Euro 6.

În sfârșit, Regulamentul Euro 7 nu este specific în ceea ce privește metodele de prelucrare a datelor primite de la sistemele de monitorizare la bord (OBM) și de la dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM) prezente în vehiculele Euro 7, ceea ce ar putea conduce la abordări nearmonizate și ineficiente, care ar crește costurile pentru producătorii de vehicule și pentru autorități.

Regulamentul (CE) 2024/1257: cunoscut și sub denumirea de Euro 7, acest regulament reglementează omologarea de tip a vehiculelor, a motoarelor și a sistemelor și componentelor conexe în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor. Acesta introduce, de asemenea, măsuri pentru monitorizarea la bord a emisiilor, a performanței bateriilor și a performanței în materie de emisii pe întreaga durată de viață a unui vehicul.

- Îmbunătățirea coerenței și evitarea fragmentării pieței (zgomot; interoperabilitatea vehiculelor cu infrastructura de încărcare și rețeaua electrică)

Regulamentul (CE) nr. 540/2014¹⁸ stabilește valori-limită obligatorii ale zgomotului pentru diferite categorii de vehicule și dezvoltarea unor sisteme de avertizare acustică pentru vehicule (AVAS) pentru vehiculele electrice. În același timp, Regulamentul UE privind omologarea de tip a autovehiculelor recunoaște conformitatea cu regulamentele ONU privind zgomotul și sistemul AVAS ca alternativă. Întrucât Regulamentul (CE) nr. 540/2014 nu include un mecanism de actualizare a cerințelor în conformitate cu evoluțiile ONU, acest lucru a creat un set paralel de norme pentru obținerea omologării de tip a autovehiculelor, cu potențiale lacune și inconsecvențe pentru industria autovehiculelor, autoritățile naționale de omologare de tip și de supraveghere a pieței.

Regulamentul (CE) nr. 540/2014: Regulamentul (CE) nr. 540/2014 vizează reducerea surselor majore de zgomot cauzat de autovehicule. Regulamentul stabilește valori-limită ale zgomotului pentru diferitele categorii de vehicule, prevede norme privind etichetarea și

de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>).1–643 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>).

¹⁸ Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE (JO L 158, 27.5.2014, p. 131 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/eng>).

informarea consumatorilor, precum și dezvoltarea unor sisteme de avertizare acustică pentru vehicule (AVAS) pentru vehiculele electrice.

Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar pătrunderea vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității – la nivelul UE – este esențială pentru a evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [DDC 2.0 – Regulamentul (UE) 2016/1388¹⁹ și RfG 2.0 – Regulamentul (UE) 2016/631²⁰]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice cu baterie și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G (între vehicule și rețeaua electrică), aceste vehicule vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Din aceste motive, ar trebui să se prevadă o abilitare a Comisiei în cadrul Regulamentului (UE) 2018/858²¹.

Regulamentul (UE) 2018/858: este cadrul general care stabilește norme la nivelul UE privind cerințele tehnice și procedurile pentru a asigura conformitatea noilor tipuri de autovehicule și a remorcilor acestora cu cerințele aprobate de UE privind siguranța și protecția mediului. Scopul său este de a spori nivelul de calitate și independența omologării de tip a vehiculelor.

- Accelerarea adoptării vehiculelor electrice mici la prețuri accesibile

În prezent, pe piața europeană se observă o lipsă de vehicule electrice mici la prețuri accesibile. Segmentele A și B au pierdut un volum combinat al vânzărilor de 1,6 milioane în comparație cu 2019, iar în 2024, 70 % dintre vânzările de vehicule electrice cu baterie noi au fost reprezentate de automobile mari (segmentele E și F) și SUV-uri²². Aceasta vine însoțită de o tendință generală de creștere a prețurilor vehiculelor în întreaga UE, ceea ce face ca accesul la proprietatea individuală asupra unui vehicul să devină din ce în ce mai inaccesibil pentru multe gospodării din clasa mijlocie. Prin urmare, în septembrie 2025, președinta Comisiei a anunțat o inițiativă privind autoturismele mici la prețuri accesibile, menită să stimuleze piața vehiculelor electrice mici. Acest lucru va necesita măsuri de reglementare

¹⁹ Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/eng>).

²⁰ Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ 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 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² „Segmentele” de vehicule se referă la clasele informale de dimensiuni utilizate în mod obișnuit pe piața europeană. Segmentul A: autoturisme mini (de exemplu, autoturisme de oraș foarte mici). Segmentul B: autoturisme/automobile mici. Segmentul C: autoturisme mici-medii/compacte. Segmentul D: autoturisme medii-medii superioare. Segmentul E: limuzine. Segmentul F: autovehicule de lux/emblematic. Aceste categorii sunt mai degrabă convenții descriptive decât clase definite din punct de vedere juridic.

specifice. Comisia va depune eforturi pentru a îngheța noile cerințe timp de 10 ani și va propune stimulente specifice în standardele privind emisiile de CO2 ale vehiculelor pentru vehiculele electrice de mici dimensiuni. Inițiativa poate conduce, de asemenea, la stimulente fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), compatibile cu normele privind ajutoarele de stat, după caz. În acest scop, este necesar să se adauge o definiție a autoturismului electric mic în legislația privind autovehiculele, care să poată fi utilizată pentru măsuri specifice în legislația UE și de către statele membre. Acest lucru ar simplifica cerințele pentru întreprinderi, consolidând argumentele economice în favoarea construirii de mașini electrice mici și accesibile în Europa și reducând prețul pentru consumatori.

Prezenta propunere reprezintă doar un prim pas către realizarea agendei de simplificare pentru industria europeană a autovehiculelor. Aceasta include doar un număr limitat de măsuri de simplificare specifice, dar eficiente. În contextul simplificării, părțile interesate au adus în discuție alte aspecte privind simplificarea cadrului de reglementare pentru industria autovehiculelor care nu sunt abordate în prezentul pachet omnibus, dar care vor fi luate în considerare în dezvoltarea și punerea în aplicare în continuare a legislației privind autovehiculele. În cadrul consultărilor cu părțile interesate, Asociația Producătorilor Europeni de Autovehicule (ACEA) a citat aproximativ 130 de acte legislative viitoare care afectează sectorul autovehiculelor ⁽²³⁾.

Cu toate acestea, lista ACEA include aproape 70 de actualizări ale regulamentelor ONU, care nu sunt toate obligatorii în legislația UE în acest moment. Dintre acestea, Comisia Europeană a identificat aproximativ 40 de modificări ale regulamentelor ONU existente sau la noile regulamente ONU pe care Comisia le va amâna sau nu le va adopta în UE.

În plus, agenda de simplificare se va baza pe următoarele principii generale:

Gruparea cerințelor de reglementare în loturi

Comisia ar putea grupa noile cerințe de reglementare specifice autovehiculelor atunci când stabilește date de aplicare obligatorii în legislația secundară – cu excepția cazului în care legiuitorul a stabilit o dată diferită în actul juridic. Aceasta ar presupune un „termen de conformitate pentru sectorul autovehiculelor” unic, ceea ce ar facilita respectarea reglementărilor de către întreprinderi.

În plus, Comisia se va asigura, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere juridic, că pentru legislația care nu este specifică sectorului autovehiculelor se stabilește un mecanism care să asigure că cerințele pentru sectorul autovehiculelor intră în vigoare la „termenul de conformitate pentru sectorul autovehiculelor”.

Respectarea timpului de pregătire pentru industrie

²³ Regulamentul REACH; Regulamentul privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor; Regulamentul privind poluanții organici persistenti; Regulamentul privind bateriile; Directiva privind energia din surse regenerabile; Regulamentul privind datele; Regulamentul privind gazele fluorurate cu efect de seră; Directiva privind restricțiile de utilizare a substanțelor periculoase; Regulamentul privind materiile prime critice; Regulamentul privind proiectarea ecologică a produselor sustenabile; Directiva privind echipamentele radio; Directiva privind joasa tensiune; Directiva privind compatibilitatea electromagnetică; Directiva privind articolele pirotehnice; Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi; Regulamentul privind inteligența artificială; Regulamentul privind supravegherea pieței; Directiva privind echipamentele sub presiune; Directiva privind recipientele sub presiune; Directiva privind echipamentele sub presiune transportabile; Directiva privind sistemele de transport inteligente; Codul de rețea privind conectorii de rețea; Regulamentul privind reziliența cibernetică; Regulamentul privind echipamentele tehnice; Directiva privind inspecția tehnică auto.

În Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, Comisia s-a angajat ca, la elaborarea propunerilor legislative, să acorde industriei suficient timp de pregătire pentru a reflecta aceste noi cerințe de reglementare în procesul de dezvoltare a produselor. Acesta este un principiu general, Comisia este pregătită să îl respecte, dar nu poate fi transformat într-o cerință legală într-o lege Omnibus.

Domeniul de aplicare al noilor cerințe de reglementare

În legislația specifică autovehiculelor, există întotdeauna o dată de aplicare diferită pentru tipurile noi de vehicule și pentru toate vehiculele noi (și anume pentru tipurile de vehicule existente), pentru a ține seama de necesitatea unei adaptări. În anumite cazuri, cum ar fi Regulamentul privind sistemul eCall, au fost stabilite cerințe numai pentru tipurile noi de vehicule. Decizia de a nu reglementa tipurile de vehicule existente trebuie luată de la caz la caz, având în vedere costurile de adaptare a tipurilor de vehicule existente, care pot avea un impact ridicat asupra autoturismelor mici cu marje mai mici, precum și beneficiile noilor cerințe de reglementare.

Simplificarea cadrului de omologare de tip

Având în vedere ritmul tot mai rapid al inovării în acest sector, în special tendințele în materie de conducere automată și actualizări software, este oportun să se evalueze potențialul de simplificare a cadrului UE de omologare de tip pentru autovehicule. Complexitatea reglementărilor poate constitui o constrângere pentru producătorii din UE în concurența globală cu producătorii din alte jurisdicții.

În 2026, Comisia va efectua o evaluare a Regulamentului-cadru privind omologarea de tip a autovehiculelor, Regulamentul (UE) 2018/858. Acest lucru va contribui la evaluarea potențialului de reducere a costurilor de testare și de raportare pentru industria autovehiculelor. Analiza preliminară efectuată de serviciile Comisiei a identificat potențialul de reducere a numărului de încercări de laborator în timpul omologării de tip prin utilizarea mai multor încercări virtuale și prin utilizarea practicilor de evaluare a riscurilor pentru a evalua modul în care încercările ex ante pot fi combinate cel mai bine cu monitorizarea în timpul utilizării (astfel cum s-a aplicat deja în Regulamentul Euro 7, în care încercările ex ante mai ușoare sunt completate de monitorizarea la bord a performanței în materie de emisii).

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

Propunerea face parte dintr-un pachet de măsuri privind competitivitatea industriei europene a autovehiculelor. Scopul său este de a reduce costurile administrative și de ajustare pentru industrie, pentru a asigura buna funcționare a pieței unice a autovehiculelor, menținând în același timp nivelul ridicat de siguranță și performanță de mediu stabilit în cadrul de reglementare.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Această inițiativă contribuie la simplificarea cadrului de reglementare pentru industria autovehiculelor, astfel cum s-a anunțat în **Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor**. Acesta face parte dintr-un pachet privind autovehiculele, împreună cu revizuirea performanței în materie de CO₂ pentru autoturisme și camionete, Decarbonizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor și Strategia privind stimularea producției de baterii pentru a stimula competitivitatea industriei autovehiculelor din UE în tranziția către o mobilitate cu emisii zero.

În conformitate cu planul de acțiune, această inițiativă îmbunătățește coerența și consecvența dintre diferitele cerințe de reglementare. Aceasta pune în aplicare obiectivele Agendei de simplificare și ale Strategiei privind piața unică pentru industria autovehiculelor. Măsurile de simplificare nu afectează obiectivele de politică care stau la baza regulamentelor relevante. Măsurile contribuie la decarbonizarea industriei autovehiculelor prin eliminarea obstacolelor de reglementare din calea adoptării vehiculelor utilitare ușoare electrice, în conformitate cu performanța în materie de CO₂ pentru autoturisme și camioane. Măsurile de simplificare nu afectează performanța de mediu a vehiculelor și sunt pe deplin aliniate la obiectivele de mediu de reducere a poluării aerului și a zgomotului ambiental produse de autovehicule. Măsurile de simplificare nu reduc performanța în materie de siguranță a vehiculelor și sunt pe deplin aliniate la politicile UE privind siguranța rutieră.

În plus, Regulamentul omnibus în domeniul digital²⁴ prevede modificări tehnice ale legislației privind mediul digital referitoare la sectorul autovehiculelor, inclusiv, dar fără a se limita la, data aplicării dispozițiilor privind IA cu risc ridicat, prelucrarea reziduală a datelor cu caracter personal din categorii speciale pentru instruirea, testarea și funcționarea IA și consolidarea dispozițiilor legislației UE privind datele.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Propunerea se bazează pe articolele 91 și 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în conformitate cu temeiurile juridice inițiale pentru adoptarea cadrelor sectoriale, pe care prezenta propunere urmărește să le modifice.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Regulamentele care urmează să fie modificate sunt acte juridice ale Uniunii. În consecință, este necesar ca aceste regulamente să fie modificate la nivelul UE.

• Proporționalitatea

Inițiativa nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor de simplificare și de reducere a sarcinii administrative fără a reduce protecția sănătății umane și a mediului.

• Alegerea instrumentului

Prezenta propunere modifică regulamentele adoptate prin procedura legislativă ordinară și, prin urmare, modificările regulamentelor respective trebuie adoptate printr-un regulament în conformitate cu procedura legislativă ordinară.

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

• Evaluările ex post/verificarea adecvării legislației existente

Nu se aplică.

²⁴ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentelor (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725, (UE) 2023/2854 și a Directivelor 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 și (UE) 2022/2557 în ceea ce privește simplificarea cadrului legislativ digital și de abrogare a Regulamentelor (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150, (UE) 2022/868 și a Directivei (UE) 2019/1024 (Omnibus digital) [COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/ro/library/digital-omnibus-regulation-proposal>].

- **Consultarea cu părțile interesate**

În contextul Dialogului strategic privind viitorul industriei europene a autovehiculelor din ianuarie 2025 și al consultării publice privind viitorul industriei europene a autovehiculelor²⁵, liderii din industrie au subliniat necesitatea simplificării cadrului de reglementare. Ulterior, Comisia a solicitat informații din partea industriei și a altor părți interesate în cadrul mai multor schimburi bilaterale, prin contribuții scrise ale părților interesate care conțineau propuneri de simplificare a reglementărilor, precum și în cadrul unei reuniuni cu Grupul de lucru pentru autovehicule²⁶. Prin intermediul acestor contribuții ale părților interesate au apărut diverse sugestii de simplificare sau clarificare a anumitor dispoziții ale legislației privind autovehiculele și de eliminare a sarcinii administrative inutile care decurge din aceste dispoziții.

La 14 octombrie 2025, Comisia Europeană a lansat o consultare specifică a părților interesate sub forma unui sondaj online, cu scopul de a colecta feedback cu privire la o listă preliminară de modificări ale reglementărilor existente în domeniul autovehiculelor. Acest sondaj a fost trimis unui număr de peste 130 de părți interesate (68 de răspunsuri) din industria autovehiculelor, inclusiv producătorilor de vehicule, producătorilor de componente pentru autovehicule, asociațiilor industriale, ONG-urilor, operatorilor de parcuri auto, autorităților naționale de omologare de tip, autorităților de supraveghere a pieței și altor autorități naționale relevante. Părțile interesate au fost invitate să își exprime opiniile cu privire la o listă preliminară de modificări, și anume dacă se așteaptă ca măsurile să aibă un impact economic, social sau de mediu pozitiv, neutru sau negativ și un impact asupra sarcinii de reglementare. În plus, Comisia a primit mai multe documente de poziție de la părțile interesate, care au furnizat sugestii, date și estimări suplimentare ale costurilor care au fost luate în considerare la pregătirea prezentei propuneri.

Toate grupurile de părți interesate au manifestat un sprijin puternic pentru măsurile propuse.

- **Evaluarea impactului**

Având în vedere necesitatea de a prezenta de urgență o propunere de abordare a problemelor identificate în vederea reducerii sarcinii administrative pentru întreprinderi și autorități, nu a fost posibilă pregătirea unei evaluări a impactului.

Cu toate acestea, în conformitate cu principiile unei mai bune legiferări, prezenta propunere este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei care include o analiză a impactului măsurilor propuse, pe baza datelor și a informațiilor existente colectate în cursul consultării specifice a părților interesate și a contribuțiilor scrise primite de la părțile interesate.

Pe baza informațiilor disponibile, se preconizează că modificările vor genera economii anuale semnificative de costuri de 706 milioane EUR pentru industrie, inclusiv pentru IMM-uri, cetățeni și pentru administrațiile publice.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Prezenta propunere face parte din angajamentul Comisiei Europene de a reduce sarcina de reglementare pentru cetățenii, întreprinderile și administrațiile publice din UE pentru a

²⁵ Consultare publică privind viitorul industriei europene a autovehiculelor https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Viitorul-industriei-auto-europene_ro.

²⁶ Grupul de experți al Comisiei format din reprezentanți ai statelor membre și o gamă largă de părți interesate din industria autovehiculelor și din societatea civilă.

stimula prosperitatea și reziliența UE. Prin urmare, propunerea vizează simplificarea dispozițiilor legislației din domeniul autovehiculelor, reducerea sarcinilor și a costurilor inutile pentru întreprinderi și autorități, fără a compromite protecția mediului și performanțele de siguranță ale vehiculelor.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale consacrate în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene²⁷ și aderă la principiile recunoscute în aceasta. Reducerea sarcinii administrative a întreprinderilor ar trebui să conducă la câștiguri societale în ceea ce privește crearea de bunăstare, ocuparea forței de muncă și inovarea. În același timp, propunerea urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție a mediului și de siguranță a vehiculelor.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Prezenta inițiativă nu va implica costuri suplimentare pentru Comisie.

5. ALTE ELEMENTE

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

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și aplicarea noilor dispoziții, precum și respectarea acestora. În plus, regulamentele care urmează să fie modificate prin prezenta propunere fac obiectul unei evaluări periodice a eficienței, eficacității în atingerea obiectivelor, relevanței, coerenței și valorii adăugate a acestora, în conformitate cu principiile unei mai bune legiferări. Prezenta propunere nu necesită un plan de punere în aplicare.

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

Propuneri de modificare a **Regulamentului (CE) nr. 561/2006**: prima modificare propusă este de a permite statelor membre să scutească camioanele electrice din categoria N2²⁸ – cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dar care nu depășește 4,25 tone – utilizate exclusiv pentru transportul intern, de la obligația de a instala tahografe inteligente, pentru a le pune pe picior de egalitate cu camioanele diesel din categoria N1²⁹ care funcționează pe bază de combustibili fosili.

Principalul impact preconizat pentru măsura propusă este un cost redus pentru întreprinderi, în special pentru IMM-urile care sunt utilizatorii/cumpărătorii principali ai unor astfel de camioane, care nu vor mai trebui să instaleze tahografe inteligente pentru tipul respectiv de camioane electrice. În plus, eliminarea tahografului va determina, de asemenea, o reducere a sarcinii/costurilor administrative pentru întreprinderile/conducătorii auto care nu vor mai avea obligația să descarce datele tahografului (între 2 și 4 ore pe lună). De asemenea, asigurarea unor condiții de concurență echitabile între camioanele diesel N1 și camioanele electrice N2 prin reducerea prețurilor pentru acestea din urmă va contribui la stimularea adoptării unor astfel de camioane electrice.

²⁷ JO C 326, 26.10.2012, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (ii) din Regulamentul (UE) 2018/858, vehiculele din categoria N2 sunt: autovehicule cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar de cel mult 12 tone.

²⁹ În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858, vehiculele din categoria N1 sunt: autovehicule cu masa maximă de cel mult 3,5 tone.

Autorulotele sau combinațiile de autorulote care depășesc 7,5 tone intră, de asemenea, în domeniul de aplicare al normelor privind perioadele de conducere și perioadele de repaus și al normelor privind instalarea și utilizarea tahografului.

În cauza C-666/21 aflată pe rolul Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE)³⁰, un cetățean a susținut că Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 nu sunt destinate utilizatorilor necomerțiali și că astfel de vehicule nu ar trebui tratate ca mijloace de transport comercial. Cu toate acestea, Curtea a hotărât că astfel de norme s-ar putea aplica utilizatorilor necomerțiali cu vehicule de peste 7,5 tone. În special, Curtea a statuat că *„noțiunea de «transport rutier de mărfuri», [...] include transportul rutier efectuat de un vehicul a cărui masă maximă autorizată, în sensul articolului 4 litera (m) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat, depășește 7,5 tone, inclusiv în cazul în care este amenajat pentru a servi nu numai ca spațiu temporar de locuit în scopul utilizării private, ci și pentru încărcarea de mărfuri în scopuri necomerciale, fără ca capacitatea de transport de mărfuri a vehiculului respectiv și categoria în care este înscris în registrul național de circulație rutieră să aibă vreo influență în această privință”*.

Pentru a clarifica cadrul juridic care reglementează cazul specific al autorulotelor cu o masă maximă admisă de peste 7,5 tone utilizate în scopuri private și pentru a oferi claritate juridică producătorilor și clienților acestor vehicule, a doua modificare propusă constă în adăugarea de noi alineate la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 care să permită statelor membre să scutească autorulotele de la normele privind perioadele de conducere și perioadele de repaus, precum și privind tahograful. În plus, scutirea planificată de la obligația privind tahograful pentru aceste vehicule va contribui la reducerea costurilor și va aduce mai multă încredere pentru conducătorii auto care utilizează autorulotele în scopuri turistice.

Propuneri de modificare a **Regulamentului (UE) 2019/2144**: modificarea propusă este de a scuti camionetele electrice din categoria N2 cu o masă maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone și mai mică de 4,25 tone de la obligația de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, punându-le astfel pe picior de egalitate cu autovehiculele echivalente care funcționează cu combustibili fosili, camionetele diesel din categoria N1.

Principalul impact preconizat al măsurii propuse este reducerea costurilor pentru întreprinderi, în special pentru IMM-urile care sunt principalii utilizatori/cumpărători ai unor astfel de camionete. Economii de costuri vor rezulta nu numai din costurile nesuportate legate de instalarea dispozitivului limitator de viteză, ci și din flexibilitatea operațională sporită care decurge din posibilitatea de a conduce aceste vehicule cu o viteză ușor mai mare atunci când se află pe autostradă. În plus, asigurarea unor condiții de concurență echitabile între camionetele diesel N1 și camionetele electrice N2 prin reducerea prețurilor pentru acestea din urmă va contribui la stimularea adoptării unor astfel de camionete electrice. În sfârșit, este important să se sublinieze că această derogare nu ar trebui să aibă efecte negative asupra performanțelor de mediu sau de siguranță ale vehiculelor vizate. Propuneri de modificare a **Regulamentului (CE) 2024/1257**: Condițiile de temperatură pentru „încercarea de laborator la temperatură joasă pentru emisii” menționate în tabelele 1 și 2 din anexa V fac obiectul încercării privind „poluanți gazoși și PN în încercările rutiere” din aceleași tabele. Demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere pe drum (RDE) (de la -7 °C la 38 °C) și, prin urmare, se consideră justificată eliminarea încercării specifice în laborator la temperatură joasă (de tip 6).

³⁰ Hotărârea – 02/03/2023 – Åklagarmyndigheten – Cauza C-666/21, EU:C:2023:149.

Efectele preconizate ale măsurii propuse se axează în primul rând pe menținerea intenției colegiuitorilor de a respecta normele Euro 6 în conformitate cu articolul 14 alineatul (7) din Regulamentul (CE) 2024/1257, pe reducerea sarcinii de reglementare fără a crea dificultăți în materie de conformitate și pe asigurarea securității juridice.

O altă măsură propusă constă în trimiterea la „categorii de vehicule” mai degrabă decât la „tipuri de vehicule” pentru omologarea de tip Euro 7 a motoarelor (unitate tehnică separată), și anume „încercări demonstrative obligatorii pentru toți combustibilii pentru care se acordă omologarea de tip în funcție de tipul de vehicul și o declarație de conformitate pentru toți combustibilii, pentru toate sarcinile utile și pentru toate categoriile de vehicule aplicabile din tabelele 3, 4, 7 și, respectiv, 8 din anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257”.

Se preconizează că măsura propusă va genera o reducere substanțială a sarcinii de reglementare, administrative și a celor legate de testare, fără a compromite standardele de mediu. Astfel se evită repetarea încercărilor pentru motoarele din diferite tipuri de vehicule care utilizează tehnologii identice și se reduc costurile asociate mai multor omologări de tip și procese de încercare. Măsura sprijină stabilitatea pieței și poate conduce la prețuri mai mici ale vehiculelor, în beneficiul operatorilor și al consumatorilor.

Printr-o altă măsură propusă, se va clarifica faptul că Comisia este împuternicită să elaboreze măsuri pentru a se asigura că datele privind monitorizarea la bord (OBM) și monitorizarea la bord a consumului de combustibil (OBFCM) sunt primite, compilate, prelucrate și stocate în mod eficace și armonizat pentru a monitoriza performanța în condiții reale de conducere a vehiculelor de tip Euro 7.

O infrastructură de date OBM/OBFCM armonizată la nivelul UE ar putea genera economii substanțiale de costuri în comparație cu situația în care fiecare stat membru ar dezvolta și întreține propriile sisteme. Economii rezultă din economii de scară, din reducerea duplicării și din procese armonizate de asigurare a conformității. În loc să interacționeze cu mai multe sisteme naționale, producătorii de vehicule vor fi în măsură să transmită date standardizate o singură dată, reducând astfel cheltuielile legate de integrarea software-ului și certificare.

Întrucât **Regulamentul (CE) nr. 540/2014**^[OBJ] a devenit caduc, se propune abrogarea sa de la 1 iulie 2027. În plus, în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul nr. 540/2014, Directiva 70/157/CEE a Consiliului³¹ se abrogă de la 1 iulie 2027. Pentru a evita orice eventuală incertitudine juridică, prezenta propunere confirmă abrogarea cu aceeași dată de intrare în vigoare.

Pentru a înlocui trimiterea la regulamentul abrogat, se propune o modificare a anexei II la **Regulamentul (UE) 2018/858** prin trimitere la regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) referitoare la zgomot: Regulamentul nr. 51³² privind emisiile sonore produse de vehiculele din categoriile M și N; Regulamentul

³¹ Directiva 70/157/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la nivelul de zgomot admis și la sistemul de evacuare al autovehiculelor (JO L 42, 23.2.1970, p. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/eng>).

³² Regulamentul nr. 51 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor motorizate care au cel puțin patru roți în privința emisiilor lor sonore (JO L 138, 4.6.2018, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/eng#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

nr. 59³³ privind sistemele de schimb de amortizare a zgomotului și Regulamentul nr. 138³⁴ privind vehiculele silențioase de transport rutier sau AVAS.

Modificările propuse pentru a face trimitere la regulamentele ONU ar crea condiții de concurență echitabile pentru producătorii de autoturisme din UE atunci când își vând autoturismele la nivel mondial, evitându-se situația în care ar fi nevoiți să respecte două seturi de reglementări privind zgomotul. De asemenea, modificările propuse ar elimina eventualele lacune și ar conduce la un cadru mai simplu/mai coerent atât pentru industria autovehiculelor, cât și pentru autoritățile de omologare de tip și autoritățile de supraveghere a pieței. În plus, societatea și mediul ar avea de câștigat de pe urma extinderii domeniului de aplicare, care restricționează zgomotul produs de explozia din sistemul de evacuare, sistemele de avertizare acustică și sistemele de amplificare a sunetului. Sunt propuse dispoziții tranzitorii pentru a asigura tranziția lină a industriei la cadrul juridic modificat.

Propunerea de modificare a **Regulamentului (UE) 2018/858**: prima măsură propusă de modificare a acestui regulament constă în introducerea în anexa I partea A punctul 2 din Regulamentul (UE) 2018/858 a unui nou punct 2.4 care să definească o subcategorie pentru vehiculele electrice mici.

Modificarea propusă va permite legislației UE să direcționeze măsurile de reglementare către această subcategorie specifică, în vederea stimulării producției și a adoptării vehiculelor electrice mici. De exemplu, atunci când va decide cu privire la datele de aplicare a viitoarelor regulamente privind autovehiculele, Comisia va ține seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale vehiculelor electrice mici în comparație cu cele mai grele și mai scumpe. În plus, se introduce un mecanism de stimulare specific [a se adăuga trimiterea la propunerea de revizuire a emisiilor de CO₂] în contextul standardelor privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor, sub forma unui credit suplimentar. Acest lucru va permite producătorilor de vehicule să beneficieze de contribuția vehiculelor electrice mici la realizarea obiectivului global privind emisiile de CO₂ la nivelul întregului parc de vehicule, ceea ce va genera un stimulent puternic pentru ca producătorii de vehicule să producă și să comercializeze volume mai mari de vehicule electrice mici. În plus, astfel cum s-a anunțat în Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, Comisia urmează să emită o recomandare cu opțiuni pentru sisteme de stimulente care, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, s-au dovedit eficiente în promovarea adoptării vehiculelor cu emisii zero. Toate vehiculele electrice vor beneficia probabil de recomandarea Comisiei, inclusiv vehiculele electrice mici, astfel cum sunt definite în noua subcategorie.

Beneficiile preconizate ale acestei modificări ar trebui să fie percepute de cetățenii UE sub forma unor avantaje mai mari atunci când achiziționează sau dețin un autoturism electric mic, dar acest lucru este condiționat de punerea în aplicare a acestor politici la nivel național.

O altă modificare propusă la Regulamentul (UE) 2018/858 constă în introducerea unui nou alineat (4) la articolul 5.

³³ Regulamentul nr. 59 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de schimb de amortizare a zgomotului (JO L, 2025/844, 30.4.2025 <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Regulamentul nr. 138 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor silențioase de transport rutier în ceea ce privește audibilitatea lor redusă (JO L 9, 13.1.2017, p. 33 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/eng>).

Prin această măsură, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate menite să stabilească cerințe tehnice pentru vehiculele pur electrice (PEV) și pentru vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) în ceea ce privește comunicarea lor și interfața hardware a acestor vehicule cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.

În timp ce tehnologia vehiculelor electrice avansează rapid, iar interacțiunea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică este reglementată din ce în ce mai mult de acte legislative nesectoriale specifice [DDC 2.0 – Regulamentul (UE) 2016/1388 și RfG 2.0 – Regulamentul (UE) 2016/631], o abordare armonizată a cerințelor tehnice legate de vehicule în acest domeniu devine esențială pentru a evita fragmentarea și sarcinile și costurile administrative inutile.

În viitor, o abordare unificată a interoperabilității va fi esențială pentru accelerarea dezvoltării serviciilor emergente, cum ar fi capacitățile bazate pe tehnologia V2G (între vehicule și rețeaua electrică). Aceste servicii pot contribui la stabilitatea rețelei, la uniformizarea cererii de vârf, la reducerea costurilor energiei pentru proprietarii de vehicule electrice și la adoptarea pe scară mai largă a energiei regenerabile.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 și (UE) 2024/1257 ale Parlamentului European și ale Consiliului în ceea ce privește simplificarea cerințelor tehnice și a procedurilor de încercare pentru autovehicule și de abrogare a Directivei 70/157/CEE a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolele 91 și 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European³⁵,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Raportul privind viitorul competitivității europene (Draghi)³⁷ din 2024 a subliniat că numărul și complexitatea normelor riscă să limiteze marja de manevră a întreprinderilor din Uniune și să le împiedice să rămână competitive. O analiză detaliată a Regulamentelor (CE) 561/2006³⁸, (UE) 2018/858³⁹, (UE) 2019/2144⁴⁰ și

³⁵ JO C , , p. .

³⁶ JO C , , p. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³⁸ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ 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)

(UE) 2024/1257⁴¹ ale Parlamentului European și ale Consiliului a evidențiat, de asemenea, sarcina administrativă excesivă și costurile asociate cerințelor prevăzute în acestea. Pe baza acestor constatări, este oportun să se simplifice anumite obligații ale producătorilor și ale autorităților competente prevăzute în legislația referitoare la automobile și să se reducă sarcinile și costurile inutile pentru întreprinderi și autorități, fără a submina protecția mediului și performanța în materie de siguranță a vehiculelor.

- (2) Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor⁴² a solicitat un pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor, prin îmbunătățirea coerenței și a consecvenței între diferitele cerințe de reglementare.
- (3) Articolul 114 din TFUE este temeiul juridic adecvat pentru adoptarea măsurilor necesare pentru instituirea și funcționarea pieței interne. Pe lângă articolul 114 din TFUE, prezentul regulament ar trebui să aibă un temei specific suplimentar pentru a acoperi modificările aduse Regulamentului (CE) nr. 561/2006 care se bazează pe articolul 91 din TFUE.
- (4) Deși prezentul regulament este adoptat pentru instituirea și funcționarea pieței interne, simplificarea și raționalizarea cerințelor tehnice, a procedurilor de încercare și a normelor privind omologarea de tip a autovehiculelor sprijină, de asemenea, obiectivul mai larg al Uniunii de a promova integrarea treptată a țărilor candidate pe piața Uniunii. Prin promovarea convergenței în materie de reglementare, a alinierii la regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și a punerii în aplicare coerente a acquis-ului Uniunii, prezentul regulament contribuie la reducerea barierele tehnice din calea comerțului, la consolidarea lanțurilor valorice europene integrate ale autovehiculelor și la sporirea rezilienței și a competitivității ecosistemului european al autovehiculelor, fără a afecta autonomia dreptului Uniunii sau a procesului decizional al Uniunii.
- (5) Pentru a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto, siguranța rutieră și concurența loială, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului⁴³ prevăd obligația instalării unui tahograf în vehiculele de marfă cu o greutate mai mare de 3,5 tone. Cu toate acestea, articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 permite statelor membre să

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 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), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, [COM(2025) 95 final].

⁴³ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

scutească de această cerință vehiculele menționate la articolul 13 alineatul (1) și alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

- (6) Din cauza greutatei bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și, prin urmare, fac obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, chiar dacă au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor respective. Respectarea cerințelor prevăzute în Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 reprezintă un efort semnificativ pentru operatorii de vehicule și conducătorii auto și încetinește creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare electrice cu baterii.
- (7) Pentru a reduce costurile inutile pentru producătorii și operatorii de vehicule, mulți dintre aceștia fiind întreprinderi mici și mijlocii, ar trebui eliminată cerința privind instalarea tahografului pentru vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterii cu o greutate mai mică de 4,25 tone.
- (8) Întrucât este de competența statelor membre să decidă dacă să utilizeze excepția respectivă, derogarea ar trebui să se aplice numai vehiculelor utilitare ușoare electrice utilizate exclusiv pentru transportul intern.
- (9) Pentru a reduce sarcina pe care instalarea și utilizarea unui tahograf o reprezintă pentru conducătorii auto neprofesioniști care conduc autorulote mari în scopuri necomerciale și impactul pe care acest lucru îl poate avea asupra cererii de astfel de vehicule, autoritățile naționale ar trebui să poată excepta astfel de vehicule și operațiuni de la normele privind perioadele de conducere și de repaus și de la utilizarea tahografului, cu condiția ca obiectivele menționate la articolul 1 din regulamentul respectiv să nu fie periclitate.
- (10) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului permite omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește nivelul sonor și sistemele de avertizare acustică pentru vehicule fie prin Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁴, fie prin Regulamentele ONU, inclusiv Regulamentele nr. 138⁴⁵, nr. 51⁴⁶ și nr. 59⁴⁷ ale CEE-ONU. Acest sistem paralel riscă să provoace fragmentarea pieței. În plus, Regulamentul (UE) nr. 540/2014 a devenit caduc din cauza unui deficit de actualizări în comparație cu cele trei regulamente CEE-ONU menționate mai sus. Pentru a asigura un cadru coerent și alinierea deplină la regulamentele ONU, Regulamentul (UE) nr. 540/2014 ar trebui abrogat, iar anexa II

⁴⁴ Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE (JO L 158, 27.5.2014, p. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Regulamentul nr. 138 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor silențioase de transport rutier în ceea ce privește audibilitatea lor redusă [2017/71] (JO L 9, 13.1.2017, p. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Regulamentul nr. 51 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor motorizate care au cel puțin patru roți în privința emisiilor lor sonore [2018/798] (JO L 138, 4.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Regulamentul nr. 59 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de schimb de amortizare a zgomotului [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

la Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui modificată pentru a permite numai conformitatea cu regulamentele ONU aplicabile.

- (11) Întrucât tehnologia vehiculelor electrice cu baterie evoluează într-un ritm rapid, iar numărul vehiculelor electrice pe piață este în creștere, interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică devine din ce în ce mai importantă. O abordare armonizată a interoperabilității la nivelul UE este esențială pentru a se evita fragmentarea anumitor cerințe tehnice care sunt în curs de elaborare în afara cadrului de omologare de tip a vehiculelor, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a codurilor de rețea revizuite [un cod de rețea privind racordarea consumatorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei⁴⁸ și un cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare instituit prin Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei⁴⁹]. Prin urmare, pentru a asigura capacități armonizate ale vehiculelor electrice pe bază de baterii și pentru a permite servicii interoperabile bazate pe tehnologia V2G, vehiculele vor trebui să îndeplinească anumite cerințe tehnice. Astfel, pentru a asigura interoperabilitatea dintre vehicule, infrastructura de încărcare și rețeaua electrică, în Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui să se confere Comisiei competența de a stabili cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele electrice staționare.
- (12) Tranziția către un transport rutier mai durabil a fost determinată în principal de creșterea vânzărilor de modele de vehicule electrice premium. Cu toate acestea, pentru a asigura continuitatea acestei tranziții, este necesar ca vehiculele electrice să devină mai accesibile ca preț. Măsurile de reglementare specifice (o perioadă de tranziție mai lungă pentru noile cerințe, stimulente specifice în standardele privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor), beneficiile fiscale (cum ar fi schemele de subvenționare) și nefiscale (cum ar fi spațiul de parcare rezervat), în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, pot contribui la o mai bună accesibilitate a prețurilor vehiculelor electrice mici. Cu toate acestea, în prezent, în cadrul de omologare de tip nu este prevăzută o definiție juridică a noțiunii de „vehicul electric mic”. Prin urmare, este oportun să se introducă o subcategorie în cadrul categoriei de vehicule M1 existente.
- (13) Atunci când se decid datele de aplicare a viitoarelor cerințe privind autovehiculele care afectează această nouă subcategorie de vehicule electrice mici, ar trebui să se țină seama de impactul proporțional mai mare pe care noile cerințe îl pot avea asupra costurilor de dezvoltare ale acestor vehicule în comparație cu cele mai grele și mai scumpe.
- (14) După cum s-a anunțat în Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, Comisia urmează să emită o recomandare a Comisiei cu opțiuni pentru sisteme de stimulente care s-au dovedit eficace în promovarea adoptării vehiculelor cu emisii zero și care respectă normele în materie de concurență. Recomandările adresate statelor membre pentru măsuri fiscale (și anume subvenții pentru achiziții, scutiri de impozite, scutiri de taxe rutiere) și nefiscale (și anume

⁴⁸ Regulamentul (UE) 2016/1388 al Comisiei din 17 august 2016 de stabilire a unui cod de rețea privind racordarea consumatorilor (JO L 223, 18.8.2016, p. 10, ELI: [https://eur-
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj](https://eur-
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj)).

⁴⁹ Regulamentul (UE) 2016/631 al Comisiei din 14 aprilie 2016 de instituire a unui cod de rețea privind cerințele pentru racordarea la rețea a instalațiilor de generare (JO L 112, 27.4.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

alocarea drepturilor de parcare în funcție de dimensiune, infrastructură de încărcare specifică etc.) s-ar putea baza, de asemenea, pe noua subcategorie de vehicule a autoturismelor electrice mici.

- (15) Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE a Consiliului⁵⁰ privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule prevede instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză la vehiculele din categoriile N2 și N3. În temeiul articolului respectiv, astfel de vehicule pot fi utilizate pe căile rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză. Cerința privind instalarea a fost integrată în legislația privind omologarea de tip a autovehiculelor prin Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (16) Din cauza greutateii bateriei, vehiculele utilitare ușoare electrice cu baterie ar putea depăși o greutate de 3,5 tone și fac obiectul cerinței de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, deși au aceeași sarcină utilă și aceeași utilizare ca vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/2144. Această cerință impune costuri inutile producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero. Prin urmare, este oportun ca vehiculele cu emisii zero din categoria N2 cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.
- (17) Producătorii de vehicule din categoriile M1 și N1 au obligația de a efectua încercări de laborator ale motoarelor la temperaturi joase, în conformitate cu anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257. Întrucât condițiile de temperatură ale încercării de laborator la temperatură joasă pentru emisii fac obiectul încercării privind poluanții gazeși și PN în încercările rutiere în condiții reale de conducere (RDE), demonstrarea conformității emisiilor în condiții de temperatură joasă (la -7 °C) este acoperită de obligația de a respecta cerințele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (de la -7 °C la 38 °C). Prin urmare, pentru a reduce costurile suportate de producători în legătură cu cerințele specifice prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257, este oportun să se elimine această cerință specifică de laborator la temperatură joasă, întrucât o astfel de eliminare nu va compromite standardele de mediu asigurate de încercarea privind emisiile generate în condiții reale de conducere.
- (18) Anexa V la Regulamentul (UE) 2024/1257 prevede că, pentru încercarea motoarelor vehiculelor grele, trebuie efectuate încercări demonstrative pentru toți combustibilii aplicabili în cadrul fiecărui tip de vehicul. Pentru a reduce în mod semnificativ costurile administrative legate de aceste încercări fără a compromite standardele de mediu, este oportun să se introducă cerințe de încercare la nivel de categorie de vehicule în tabelele 1, 2, 3, 4, 7 și 8 din anexa V.
- (19) Regulamentul (UE) 2024/1257 introduce sisteme de monitorizare la bord (OBM) și dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și de energie electrică (OBFCM), care vizează facilitarea verificărilor conformității în timp real, eforturile de armonizare, supravegherea ciclului de viață, reducerea cheltuielilor de încercare și măsuri raționalizate de asigurare a respectării legislației. Pentru a primi, a prelucra și a

⁵⁰ Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

stoca în mod eficient datele OBM și OBFCM, este necesar să se clarifice faptul că împuternicirea acordată Comisiei de a adopta măsuri de punere în aplicare acoperă, de asemenea, adoptarea metodelor și a cerințelor necesare pentru monitorizarea conformității tipurilor de vehicule.

- (20) Pentru a asigura claritatea juridică în urma abrogării Regulamentului (UE) nr. 540/2014, care conținea o dispoziție de abrogare a Regulamentului 70/157/CEE al Consiliului⁵¹, este necesar să se prevadă abrogarea Directivei 70/157/CEE a Consiliului în prezentul regulament. Pentru a acorda producătorilor de vehicule suficient timp pentru a-și adapta procesele de producție, este oportun să se prevadă perioada de tranziție în care vehiculele ar putea fi încă omologate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 540/2014,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (CE) nr. 561/2006

Articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se modifică după cum urmează:

1. Se introduce următoarea literă (fa):

„(fa) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și propulsate de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcii sau a semiremorcii, depășește 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone;”;

2. Se adaugă următoarea literă (s):

„(s) autorulotele, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, utilizate exclusiv pentru transporturi în scopuri necomerciale.”

Articolul 2

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2018/858

Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 5, se introduce următorul alineat (4):

„(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice în ceea ce privește comunicarea și interfața hardware a vehiculelor pur electrice (PEV) și a vehiculelor electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.”

2. Anexele I și II se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

⁵¹ Directiva 70/157/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la nivelul de zgomot admis și la sistemul de evacuare al autovehiculelor (JO L 42, 23.2.1970, p. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

Articolul 3

Modificare adusă Regulamentului (UE) 2019/2144

La articolul 9 din Regulamentul (UE) 2019/2144 se introduce următorul alineat (5a):

„(5a) Vehiculele din categoria N₂ propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, nu trebuie să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.”

Articolul 4

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2024/1257

Regulamentul (UE) 2024/1257 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 14 alineatul (4), litera (j) se înlocuiește cu următorul text:
„(j) metodele, cerințele și încercările, inclusiv pragurile de conformitate, pentru asigurarea performanței dispozitivelor OBF_{CM}, a sistemelor OBD și OBM și a senzorilor unor astfel de dispozitive și sisteme, pentru comunicarea la distanță a datelor înregistrate de aceste dispozitive și sisteme, inclusiv în scopul monitorizării conformității tipurilor de vehicule;”.
2. Anexa V se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 5

Abrogări

- (1) Regulamentul (UE) nr. 540/2014 se abrogă.
- (2) Directiva 70/157/CEE se abrogă cu efect începând de la 1 iulie 2027.

Articolul 6

(dispoziție tranzitorie):

Certificate de conformitate pentru vehiculele noi produse după [OP: vă rugăm, introduceți data intrării în vigoare a prezentului regulament] și aprobate înainte de 1 iulie 2028 în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 540/2014 continuă să fie valabile în sensul articolelor 48 și 49 din Regulamentul (UE) 2018/858.

Articolul 7

Intrarea în vigoare și aplicarea

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

2. Se aplică începând cu [a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*]. Cu toate acestea, articolul 3 se aplică de la... [data transpunerii în propunerea de modificare a Directivei 92/6].

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ

1.	CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI.....	3
1.1.	Titlul propunerii/inițiativei.....	3
1.2.	Domeniul (domeniile) de politică vizat(e).....	3
1.3.	Obiectiv(e).....	3
1.3.1.	Obiectiv(e) general(e).....	3
1.3.2.	Obiectiv(e) specific(e).....	3
1.3.3.	Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate.....	3
1.3.4.	Indicatori de performanță.....	3
1.4.	Obiectul propunerii/inițiativei.....	4
1.5.	Motivele propunerii/inițiativei.....	4
1.5.1.	Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei.....	4
1.5.2.	Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.....	4
1.5.3.	Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare.....	4
1.5.4.	Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare.....	5
1.5.5.	Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor.....	5
1.6.	Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar.....	6
1.7.	Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate).....	6
2.	MĂSURI DE GESTIUNE.....	8
2.1.	Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare.....	8
2.2.	Sistemul (sistemele) de gestiune și de control.....	8
2.2.1.	Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse.....	8
2.2.2.	Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor.....	8
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).....	8
2.3.	Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor.....	9
3.	IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI.....	10

3.1.	Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)	10
3.2.	Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor	12
3.2.1.	Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale.....	12
3.2.1.1.	Credite din bugetul votat.....	12
3.2.1.2.	Credite din venituri alocate externe	17
3.2.2.	Realizările preconizate finanțate din credite operaționale	22
3.2.3.	Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative.....	24
3.2.3.1.	Credite din bugetul votat	24
3.2.3.2.	Credite din venituri alocate externe	24
3.2.3.3.	Total credite	24
3.2.4.	Necesarul de resurse umane estimat	25
3.2.4.1.	Finanțare din bugetul votat.....	25
3.2.4.2.	Finanțare din venituri alocate externe	26
3.2.4.3.	Necesarul total de resurse umane	26
3.2.5.	Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală.....	28
3.2.6.	Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual	28
3.2.7.	Contribuțiile terților	28
3.3.	Impactul estimat asupra veniturilor.....	29
4.	DIMENSIUNILE DIGITALE	29
4.1.	Cerințe cu relevanță digitală	30
4.2.	Date	30
4.3.	Soluții digitale	31
4.4.	Evaluarea interoperabilității	31
4.5.	Măsuri de sprijinire a implementării digitale	32

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

[...]

[...]

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

[...]

[...]

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

[...]

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivul specific nr.

[...]

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

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

[...]

[...]

[...]

1.3.4. Indicatori de performanță

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

[...]

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei

o acțiune nouă

o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁵²

prelungirea unei acțiuni existente

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

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

[...]

⁵²

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

[...]

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivelul UE (ex ante)

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

- 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 propunerii/inițiativei și a impactului său financiar

durată limitată

- de la [ZZ/LL]AAAA până la [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 din AAAA până în AAAA,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)

Gestione directă asigurată de Comisie

- prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii
- prin intermediul agențiilor executive

Gestione partajată cu statele membre

Gestione indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea
- organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza)
- Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții
- organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar
- organismelor de drept public
- organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate
- organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate
- organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant
- organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații

[...]

[...]

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 metodei (metodelor) de execuție bugetară, 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 (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)

[...]

[...]

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)

- Linii bugetare existente

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. ⁵³	din partea țărilor AELS ⁵⁴	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁵⁵	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif. f.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif. f.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif. f.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

- Noile linii bugetare solicitate

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif. f.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif. f.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif. f.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

⁵³ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁵⁴ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁵⁵ 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

3.2.1.1. Credite din bugetul votat

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual		Numărul					
DG: <.....>			Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000

	Plăți	(2b)						0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
Linia bugetară		(3)						0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	
--	---------	--

DG: <.....>	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
Credite operaționale					
Linia bugetară	Angajamente	(1a)			0,000
	Plăți	(2a)			0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)			0,000

	Plăți	(2b)						0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
Linia bugetară		(3)						0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
• TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul rubricilor 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”				
DG: <.....>		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
• Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	Credite	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
• Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL DG <.....>	Credite	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
-------------------------------	---------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	-----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7	Angajamente	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
din cadrul financiar multianual	Plăți	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Credite din venituri alocate externe

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	
--	---------	--

DG: <.....>		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale						
Linia bugetară	Angajamente	(1a)				0,000
	Plăți	(2a)				0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)				0,000
	Plăți	(2b)				0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice						
Linia bugetară		(3)				0,000
TOTAL credite	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

pentru DG <.....>		Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>				Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM
				2024	2025	2026	2027	2021-2027
Credite operaționale								
Linia bugetară	Angajamente	(1a)						0,000
	Plăți	(2a)						0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)						0,000
	Plăți	(2b)						0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
Linia bugetară		(3)						0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM
				2024	2025	2026	2027	2021-2027
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrica din cadrul financiar multianual		Numărul						
DG: <.....>				Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
• TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

DG: <.....>	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
• Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
• Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	Credite	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	-----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7	Angajamente	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
din cadrul financiar multianual	Plăți	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale (nu se completează pentru agențiile descentralizate)

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea secțiunea 1.6)	TOTAL
			REALIZĂRI					

↓	Tip ⁵⁶	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Total nr.	Total costuri
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁵⁷ ...																		
- Realizare																		
- Realizare																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 ...																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

⁵⁶ 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.).

⁵⁷ Conform descrierii din secțiunea 1.3.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

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

3.2.3.1. Credite din bugetul votat

CREDITE VOTATE	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Credite din venituri alocate externe

VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Total credite

TOTAL CREDITE VOTATE + VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

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

3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)

CREDITE VOTATE		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)					
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegațiile UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)		0	0	0	0
• Personal extern (în ENI)					
20 02 01 (AC, END din „pachetul global”)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0
Linia de sprijin administrativ [XX.01.YY.YY]	– la sediu	0	0	0	0
	– în delegațiile UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0

3.2.4.2. Finanțare din venituri alocate externe

VENITURI ALOCATE EXTERNE		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)					
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegațiile UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)		0	0	0	0

• Personal extern (în echivalent normă întreagă)					
20 02 01 (AC, END din „pachetul global”)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0
Linia de Sprijin administrativ [XX.01.YY.YY]	– la sediu	0	0	0	0
	– în delegațiile UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0

3.2.4.3. Necesarul total de resurse umane

TOTAL CREDITE VOTATE + VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)				
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0
• Personal extern (în echivalent normă întreagă)				
20 02 01 (AC, END din „pachetul global”)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)	0	0	0	0
Linia de Sprijin administrativ [XX.01.YY.YY]	– la sediu	0	0	0
	– în delegațiile UE	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – cercetare indirectă)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

Personalul necesar pentru punerea în aplicare a propunerii (în ENI):

	Personal ce urmează să fie acoperit de personalul actual disponibil în cadrul serviciilor Comisiei	În mod excepțional, personal suplimentar*		
		Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 7 sau Cercetare	Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA	Personal ce urmează să fie finanțat din taxe

Posturi din schema de personal			N/A	
Personal extern (AC, END, INT)				

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate de:

Funcționari și personal temporar	
Personal extern	

3.2.5. *Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală*

Obligatoriu: în tabelul de mai jos trebuie inclusă cea mai bună estimare a investițiilor legate de tehnologia digitală generate de propunere/inițiativă.

În mod excepțional, atunci când este necesar pentru punerea în aplicare a propunerii/inițiativei, creditele de la rubrica 7 ar trebui prezentate la linia desemnată.

Creditele de la rubricile 1-6 ar trebui reflectate drept „Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale”. Aceste cheltuieli se referă la bugetul operațional care trebuie utilizat pentru reutilizarea/cumpărarea/dezvoltarea platformelor/instrumentelor IT direct legate de punerea în aplicare a inițiativei și pentru investițiile asociate acestora (de exemplu licențe, studii, stocarea datelor etc.). Informațiile prezentate în acest tabel ar trebui să fie coerente cu detaliile prezentate la secțiunea 4 „Dimensiunile digitale”.

TOTAL credite pentru componenta digitală și IT	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
RUBRICA 7					
Cheltuieli IT (corporative)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*

Propunerea/inițiativa:

- poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM)
- necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM

- necesită revizuirea CFM

3.2.7. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

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

Credite în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	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 ⁵⁸			
		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Articolul					

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

[...]

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

[...]

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

4.1. Cerințe cu relevanță digitală

Trimiterea la	Descrierea cerinței	Actorii	Procese	Categoriile
---------------	---------------------	---------	---------	-------------

⁵⁸ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

cerință		afecțați sau vizați de cerință	la nivel înalt	
Articolul 2 alineatul (1)	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, de modificare și completare a prezentului regulament pentru a stabili cerințe tehnice pentru vehiculele pur electrice (PEV) și pentru vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV), în ceea ce privește comunicarea lor și interfața hardware a acestor vehicule cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională.	Comisia Europeană Autoritățile naționale Operatori economici	Schimbul de date	Date
Articolul 4 alineatul (1)	Comisia ia măsuri, în cooperare cu statele membre, atunci când este necesar, pentru a se asigura că datele OBM și OBFCM sunt primite, prelucrate și stocate în mod eficace și armonizat.	Comisia Europeană Autoritățile naționale Operatori economici	Schimbul de date	Date
Articolul 4 alineatul (2)	metodele, măsurile, cerințele și încercările, inclusiv pragurile de conformitate, pentru asigurarea performanței dispozitivelor OBFCM, a sistemelor OBD și OBM și a senzorilor unor astfel de dispozitive și sisteme, precum și a comunicării la distanță a datelor înregistrate de aceste	Comisia Europeană Autoritățile naționale Operatori economici		Date

	dispozitive și sisteme			
--	------------------------	--	--	--

4.2. Date

Tipul de date	Trimitere la cerință (cerințe)	Standard și/sau specificație (dacă este cazul)
Date referitoare la comunicarea dintre vehiculele pur electrice (PEV) și vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională	Articolul 2	Comisia ia măsuri de stabilire a specificațiilor tehnice.
Date OBM și OBFCM	Articolul 4	Comisia ia măsuri de stabilire a specificațiilor tehnice.

Alinierea la Strategia europeană privind datele

Explicație privind modul în care cerința (cerințele) este (sunt) aliniată (aliniată) la Strategia europeană privind datele

Comisia ia măsuri de stabilire a alinierii la Strategia europeană privind datele

Alinierea la principiul „doar o singură dată”

Explicarea modului în care a fost luat în considerare principiul „doar o singură dată” și a modului în care s-a analizat posibilitatea de reutilizare a datelor existente

Principiul „doar o singură dată” va fi luat în considerare în actele delegate.

Explicarea modului în care datele nou create sunt ușor de găsit, accesibile, interoperabile și reutilizabile și respectă standarde de înaltă calitate

Toate detaliile vor fi descrise în viitoarele acte delegate.

Fluxul datelor

Descriere la nivel înalt a fluxurilor de date

Tipul de date	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Actori care furnizează datele	Actori care primesc datele	Factorul declanșator pentru schimbul de date	Frecvența (dacă este cazul)
Date referitoare la comunicarea dintre vehiculele	Articolul 2	Producătorii de vehicule Operatorii	Producătorii de vehicule Operatorii	//	//

pur electrice (PEV) și vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) cu infrastructura de reîncărcare, cu rețeaua electrică și cu sistemele de alimentare staționare capabile să sprijine funcționalitățile de încărcare inteligentă și bidirecțională		de rețea Alți operatori economici	de rețea Alți operatori economici		
Date OBM și OBFCM	Articolul 4	Producătorii de vehicule	Comisia Europeană Statele membre	//	//

4.3. Soluții digitale

Soluție digitală	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Principalele funcționalități obligatorii	Organismul responsabil	Cum este asigurată accesibilitatea?	Cum se ia în considerare potențialul de reutilizare?	Utilizarea tehnologiilor IA (dacă este cazul)
Infrastructura de date OBM/OBFCM armonizată la nivelul UE	Articolul 4	Comisia ia măsuri de stabilire a funcționalităților.	Comisia Europeană	Cerințele de accesibilitate vor fi luate în considerare în cadrul măsurilor.	Cerințele privind posibilitatea de reutilizare vor fi luate în considerare în cadrul măsurilor.	//

Soluția digitală #1

Politica digitală și/sau sectorială (atunci când sunt aplicabile)	Explicarea modului în care se aliniază
--	---

<i>Regulamentul privind IA</i>	//
<i>Cadrul UE privind securitatea cibernetică</i>	Sunt luate în considerare în cadrul măsurilor.
<i>eIDAS</i>	Sunt luate în considerare în cadrul măsurilor.
<i>Portalul digital unic și IMI</i>	Sunt luate în considerare în cadrul măsurilor.
<i>Altele</i>	//

4.4. Evaluarea interoperabilității

Serviciul public digital sau categoria de servicii publice digitale	Descriere	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Soluție (soluții) pentru Europa interoperabilă (NU SE APLICĂ)	Altă (alte) soluție (soluții) de interoperabilitate
Monitorizare simplificată a performanței vehiculelor în condiții reale de conducere în cadrul Euro 7	Monitorizare simplificată a performanței vehiculelor în condiții reale de conducere în cadrul Euro 7	Articolul 4	//	

Serviciul public digital #1

Evaluare	Măsură (măsuri)	Obstacole potențiale rămase (dacă este cazul)
Alinierea la politicile digitale și sectoriale existente.		•
Măsurile organizatorice în vederea unei furnizări transfrontaliere fără probleme a serviciilor publice digitale	• Sunt stabilite în cadrul măsurilor.	•
Măsurile luate pentru a asigura o înțelegere comună a datelor	• Sunt stabilite în cadrul măsurilor.	•

Utilizarea specificațiilor și standardelor tehnice deschise convenite de comun acord	<ul style="list-style-type: none"> • Sunt stabilite în cadrul măsurilor. 	<ul style="list-style-type: none"> •

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

Descrierea măsurii	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Rolul Comisiei (dacă este cazul)	Actorii care urmează să fie implicați (dacă este cazul)	Calendarul preconizat (dacă este cazul)
Comisia ia măsuri de stabilire a specificațiilor tehnice comune.	Articolul 2 Articolul 4	Comisia adoptă actele respective	Statele membre Operatori economici	//