



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 17 februarie 2023
(OR. en)

6539/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0042 (COD)**

**CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 februarie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 88 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO ₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 88 final.

Anexă: COM(2023) 88 final



Strasbourg, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Fiind unul dintre elementele-cheie ale [Pactului verde european](#), care stabilește angajamentul Comisiei de a aborda provocările legate de climă și de mediu, [Legea europeană a climei](#) transpune în legislație angajamentul UE de a atinge obiectivul de neutralitate climatică până în 2050 și de a stabili un obiectiv intermediar mai ambițios vizând reducerea emisiilor nete cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu 1990, în concordanță cu angajamentul UE față de acțiunile climatice la nivel mondial în temeiul Acordului de la Paris. Criza legată de invadarea Ucrainei de către Rusia constituie un alt argument puternic pentru reducerea dependenței UE de combustibilii fosili, astfel cum se subliniază în [planul REPowerEU](#), care stabilește acțiuni de economisire a energiei, de diversificare a surselor de aprovizionare, de înlocuire a combustibililor fosili și de realizare a unor investiții și reforme inteligente în toate sectoarele economice.

Transportul rutier, în special, este responsabil pentru o cincime din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE, emisiile asociate acestui sector prezentând o tendință de creștere. Necesitatea tranziției la o [mobilitate cu emisii zero](#) devine mai pregnantă și mai clară în vederea reducerii cât mai rapide a dependenței energetice a UE, luând în considerare faptul că transportul rutier este responsabil, de asemenea, pentru o treime din energia finală totală consumată în UE. În acest sens, planul REPowerEU subliniază necesitatea de a spori economiile de energie și eficiența energetică în sectorul transporturilor și de a accelera tranziția către vehiculele cu emisii zero care combină electrificarea cu hidrogenul produs din alte surse decât combustibilii fosili pentru a înlocui combustibilii fosili.

Pentru a atinge aceste obiective climatice mai ambițioase, în iulie 2021, Comisia a adoptat un [pachet cuprinzător de propuneri de politici coerente](#) ca parte a [pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”](#).

Sectorul transporturilor este responsabil, de asemenea, pentru mai mult de două treimi din totalul emisiilor de oxizi de azot și reprezintă o proporție semnificativă (aproximativ 10 % sau mai mult) din totalul emisiilor de alți poluanți. Transportul rutier, în special, continuă să reprezinte o proporție semnificativă din emisiile principalilor poluanți atmosferici (cu excepția SO_x).

Fără măsuri suplimentare, acest sector nu va aduce o contribuție suficientă la realizarea obiectivelor climatice și de reducere la zero a poluării pentru 2030 și 2050 și la reducerea dependenței energetice a UE. Scenariile de politică care stau la baza Planului privind obiectivul climatic și a pachetului „Pregătiți pentru 55” indică faptul că va fi necesară stabilirea unui obiectiv mai ambițios pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele, alături de politici de îmbunătățire a sistemelor de transport de marfă, inclusiv a transferului modal.

Sectorul vehiculelor grele (HDV) este responsabil pentru mai mult de un sfert din emisiile de GES generate de transportul rutier în UE și pentru peste 6 % din totalul emisiilor de GES din UE. În 2019, emisiile de GES generate de vehiculele grele au fost cu 44 % și, respectiv, cu 37 % mai mari decât cele generate de transportul aerian și, respectiv, maritim.

În ansamblu, industria autovehiculelor, care este de o importanță capitală pentru economia UE, reprezintă peste 7 % din PIB-ul UE. Aceasta asigură locuri de muncă – direct sau indirect, în industria prelucrătoare, vânzări, întreținere, construcții, transport și servicii de transport – pentru 14,6 milioane de europeni. UE se numără printre cei mai mari producători

mondiali de autovehicule și își demonstrează poziția de lider tehnologic în acest sector. Investițiile UE în C&D în sectorul autovehiculelor se ridică la 60,9 miliarde EUR anual. Sectorul vehiculelor grele are o importanță deosebită în cadrul industriei autovehiculelor, în UE fiind prezente multe unități mari de producție a vehiculelor grele. Deși numărul vehiculelor grele noi produse anual în UE, de aproximativ 500 000 de unități, este semnificativ mai mic decât cel al autoturismelor, valoarea adăugată per unitate produsă este semnificativ mai mare în cazul vehiculelor grele.

Sectorul autovehiculelor traversează un proces de transformare structurală semnificativă, incluzând schimbări ale tehnologiilor curate și digitale, în special tranziția de la motoarele cu ardere internă la tehnologii cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și la vehicule din ce în ce mai conectate. Obiectivul ambițios ar trebui să fie acela de a permite sectorului autovehiculelor să își păstreze și să își consolideze poziția de lider în domeniul tehnologiilor viitorului.

Standardele de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele reprezintă factori esențiali pentru reducerea emisiilor de CO₂ în acest sector. **Obiectivul general** al prezentei propuneri este de a stabili noi standarde de emisii cu scopul de a reduce emisiile de CO₂ și a contribui la tranziția la o mobilitate cu emisii zero în contextul mai larg al îndeplinirii obiectivului climatic mai ambițios al UE până în 2030 și al realizării neutralității climatice a UE până în 2050.

Propunerea urmărește **trei obiective specifice**. Primul este de a **reducere emisiile de CO₂** generate de vehiculele grele într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, în conformitate cu obiectivele climatice ale UE, contribuind în același timp la sporirea securității energetice a UE. Având în vedere că efectul standardelor de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele asupra reducerii emisiilor din stocul de vehicule nu este imediat și având în vedere dinamica reînnoirii parcului de vehicule, este important să se ia măsuri timpurii pentru a se asigura îndeplinirea obiectivului pe termen lung.

Al doilea obiectiv specific este de a le oferi **operatorilor și utilizatorilor europeni din domeniul transporturilor**, în marea lor majoritate IMM-uri, beneficiile obținute în urma utilizării pe scară mai largă a vehiculelor mai eficiente energetic. Standardele de performanță privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele determină producătorii să crească oferta de vehicule cu emisii zero, consumatorii putând astfel beneficia de modele de vehicule cu emisii zero mai accesibile ca preț și de economii semnificative de energie ca urmare a utilizării acestora, ceea ce înseamnă o reducere a costului total al deținerii unor astfel de vehicule.

Al treilea obiectiv specific este de a consolida **poziția de lider tehnologic și în materie de inovare** a UE în această industrie prin investiții canalizate în tehnologii cu emisii zero. Deși sectorul autovehiculelor a reușit să dezvolte și să producă tehnologii avansate pentru motoare cu ardere internă și să le comercializeze la nivel mondial, acesta trebuie să canalizeze din ce în ce mai mult investițiile în tehnologii cu emisii zero pentru a deveni un actor principal în tranziția globală în curs către o mobilitate cu emisii zero.

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

Prezenta inițiativă este strâns legată de propunerile adoptate în cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55”.

Prin asigurarea unei reduceri a emisiilor generate de transportul rutier, standardele de emisii de CO₂ sprijină în special statele membre în îndeplinirea obiectivelor lor în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor. Întrucât stimulează electrificarea vehiculelor, aceste standarde contribuie atât la obiectivele de eficiență energetică, cât și la furnizarea unei

căi complementare pentru utilizarea energiei din surse regenerabile și la obiectivul privind energia din surse regenerabile. De asemenea, propunerea este în concordanță cu propunerile formulate în cadrul Conferinței privind viitorul Europei, în special cu propunerile 3 și 4 privind schimbările climatice, energia și transporturile, care subliniază în mod explicit necesitatea de a reduce și mai mult dependența de petrol și gaze și de a promova utilizarea vehiculelor electrice, precum și investițiile în infrastructura de reîncărcare necesară.

Există complementarități clare între standardele de emisii de CO₂ și comercializarea certificatelor de emisii pentru clădiri și transportul rutier. Standardele de emisii de CO₂ vizează furnizarea de vehicule mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și cu emisii zero, stabilind cerințe pentru producătorii de vehicule în ceea ce privește parcurile lor noi de vehicule. Extinderea comercializării certificatelor de emisii se referă la utilizarea combustibilului în întregul stoc de vehicule. Aceasta ar putea spori atât cererea de vehicule mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, cât și cererea de vehicule cu emisii zero, facilitând astfel îndeplinirea obiectivelor de eficiență privind emisiile de CO₂ ale producătorilor de vehicule.

Standardele de emisii de CO₂, care furnizează noi vehicule cu emisii zero pe piață, sunt, de asemenea, o măsură complementară Directivei privind energia din surse regenerabile, care stimulează adoptarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă din stoc.

Există, de asemenea, sinergii importante între standardele de emisii de CO₂ și un sistem consolidat de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) și Directiva privind energia din surse regenerabile. Sistemul de comercializare a certificatelor de emisii și Directiva privind energia din surse regenerabile vor stimula decarbonizarea producției de energie electrică, astfel încât vehiculele cu emisii zero, stimulate de standardele de emisii de CO₂, să fie alimentate progresiv de surse regenerabile de energie, realizând astfel decarbonizarea tuturor emisiilor de la sursa de combustibil la roată.

Există, de asemenea, sinergii importante cu propunerea de omologare de tip privind emisiile Euro 7, asigurându-se faptul că toate vehiculele sunt la fel de nepoluante pe cât sunt de fezabile din punct de vedere tehnologic și economic. Acest aspect este deosebit de important întrucât chiar și vehiculele cu emisii zero continuă să emită microparticule de plastic provenite de la pneuri și particule provenite de la sistemele de frânare. Se propune ca aceste emisii, cu excepția celor de eșapament, să fie integrate în standardul în Euro 7.

În cele din urmă, în timp ce standardele de emisii de CO₂ asigură furnizarea de vehicule cu emisii zero, **Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi** este un instrument complementar necesar pentru a aborda bariera de piață din calea instalării infrastructurii.

O combinație între impozitarea energiei, investițiile în infrastructura de încărcare și de realimentare, noua metodă de stabilire a prețului carbonului și standardele de emisii de CO₂ actualizate conduc la o abordare echilibrată și eficientă din punctul de vedere al costurilor pentru reducerea emisiilor generate de transportul rutier, care abordează obstacolele și disfuncționalitățile pieței și care le oferă investitorilor certitudinea de a investi în tehnologii cu emisii zero.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere este coerentă cu toate acțiunile și politicile UE și ajută UE în realizarea obiectivului mai ambițios stabilit pentru 2030 și a unei tranziții reușite și echitabile către realizarea neutralității climatice până în 2050, astfel cum a declarat Comisia în comunicarea privind Pactul verde european.

Împreună cu propunerea care face parte din pachetul „Pregătiți pentru 55”, „Next Generation EU”, planul REPowerEU și cadrul financiar multianual pentru perioada 2021-2027, aceasta va contribui la realizarea dublei tranziții verzi și digitale vizate de Europa. Combinarea acestor politici va accelera tranziția la o economie curată și durabilă, corelând acțiunile climatice cu creșterea economică. Inițiativa este coerentă și cu politicile Uniunii privind o economie curată și circulară, mobilitatea sustenabilă și inteligentă și obiectivele stabilite în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării¹. Întrucât accelerarea adoptării vehiculelor grele cu emisii zero va contribui la reducerea poluării aerului, cu beneficii conexe pentru apă și sol prin reducerea poluării cauzate de depunerile atmosferice, inițiativa contribuie la îndeplinirea obiectivelor pentru un aer curat, inclusiv a standardelor mai stricte de calitate a aerului prezentate în propunerea de revizuire² a Directivelor privind calitatea aerului înconjurător.

Astfel cum s-a anunțat în comunicarea intitulată **Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei**³, Comisia colaborează cu autoritățile publice, cu părțile interesate și cu partenerii sociali într-un proces de cocreare pentru a identifica parcursurile de tranziție verde și digitală care vor sprijini extinderea producției de vehicule cu emisii zero, instalarea rapidă a infrastructurii pentru combustibili alternativi și perfecționarea și recalificarea conexasă a lucrătorilor. Planul industrial din cadrul Pactului verde⁴ va spori competitivitatea industriei europene cu zero emisii nete și va sprijini tranziția rapidă către neutralitatea climatică. Planul urmărește să asigure un mediu mai favorabil pentru extinderea capacității UE de producție a tehnologiilor și produselor cu emisii nete egale cu zero, necesare pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Europei în materie de climă.

Această inițiativă este coerentă și cu politica UE în domeniul cercetării și inovării. Sprijinul pentru dezvoltarea de tehnologii cu emisii zero este prevăzut, de asemenea, în cadrul programului-cadru al UE pentru cercetare și inovare, în special prin intermediul parteneriatelor din cadrul Orizont Europa.

Inițiativa este coerentă cu finanțarea UE pentru vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute și pentru transportul curat. Finanțarea prin intermediul Fondului de coeziune, al Fondului european de dezvoltare regională și al Fondului pentru o tranziție justă se ridică la 8,2 miliarde EUR pentru infrastructura de transport urban curat, 5,1 miliarde EUR pentru materialul rulant de transport urban curat, 1,1 miliarde EUR pentru infrastructura pentru combustibili alternativi, 408 milioane EUR pentru digitalizarea transportului urban – emisii de gaze cu efect de seră și 141 de milioane EUR pentru digitalizarea transportului rutier – emisii de gaze cu efect de seră. În plus, sprijinul din partea Mecanismului de redresare și reziliență se ridică la 7,7 miliarde EUR pentru infrastructura de transport urban curat, 5,4 miliarde EUR pentru materialul rulant de transport urban curat, 60 de milioane EUR pentru digitalizarea transporturilor atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul urban, 380 de milioane EUR pentru digitalizarea transporturilor atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul rutier și 7,6 miliarde EUR pentru vehiculele cu emisii zero sau cu emisii scăzute.

La 12 ianuarie 2023, a intrat în vigoare Regulamentul privind subvențiile străine. Acest nou set de norme menite să abordeze denaturările pieței cauzate de subvențiile străine va permite

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

UE să rămână deschisă schimburilor comerciale și investițiilor și va asigura totodată condiții de concurență echitabile pentru toate companiile care își desfășoară activitatea pe piața unică.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 192 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). În conformitate cu articolul 191 și cu articolul 192 alineatul (1) din TFUE, Uniunea Europeană contribuie la îndeplinirea, printre altele, a următoarelor obiective: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice. Atât Regulamentul (UE) 2019/1242, cât și Regulamentul (UE) 2018/956 s-au bazat pe articolul 192 din TFUE.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră care nu poate fi rezolvată doar prin luarea de măsuri la nivel național sau local. Se impune coordonarea politicilor climatice la nivel european și, dacă este posibil, la nivel mondial. Acțiunea UE este justificată din motive de subsidiaritate, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Începând din 1992, Uniunea Europeană a depus eforturi pentru a dezvolta soluții comune și a impulsiona acțiunile la nivel mondial în vederea combaterii schimbărilor climatice. Mai exact, acțiunea la nivelul UE va asigura îndeplinirea eficientă din punctul de vedere al costurilor a obiectivelor de reducere a emisiilor până în 2030 și pe termen lung, asigurându-se totodată corectitudinea și integritatea de mediu. Articolele 191-193 din TFUE confirmă și precizează competențele UE în domeniul schimbărilor climatice.

Având în vedere obiectivul de reducere a emisiilor pentru 2030 și din perspectiva obiectivului neutralității climatice care trebuie atins până în 2050, sunt necesare acțiuni mai ferme la nivelul UE pentru a asigura o contribuție suficient de mare a sectorului transportului rutier.

Deși inițiativele adoptate la nivel național, regional și local pot crea sinergii, ele singure nu vor fi suficiente, luând în considerare și dimensiunea internațională inerentă a transportului rutier de mărfuri. Lipsa unei acțiuni coordonate la nivelul UE s-ar traduce într-un risc de fragmentare a pieței interne din cauza diversității sistemelor naționale, a nivelurilor de ambiție diferite și a parametrilor de proiectare diferiți. Pe cont propriu, statele membre ar reprezenta, de asemenea, o piață prea mică pentru a stimula schimbările la nivelul industriei și pentru a crea economii de scară.

• Proporționalitatea

Prezenta propunere revizuieste standardele de emisii de CO₂ existente pentru vehiculele grele în vederea atingerii obiectivelor climatice stabilite în Legea climei. Propunerea respectă principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând totodată corectitudinea și integritatea de mediu. Costurile suplimentare preconizate legate de propunere sunt compensate de beneficiile oferite.

• Alegerea instrumentului

Propunerea prevede o modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 și, prin urmare, un regulament este singurul instrument juridic adecvat.

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

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Regulamentul (UE) 2019/1242 de stabilire a standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele a fost adoptat și a intrat în vigoare în 2019. Acesta stabilește noi obiective obligatorii privind emisiile de CO₂ aplicabile începând cu anul 2025. O evaluare a aplicării efective a acestor dispoziții nu este posibilă în acest stadiu.

Cu toate acestea, este necesară o revizuire pentru a alinia regulamentul la obiectivele ambițioase ale Pactului verde european și la obiectivele consolidate de reducere a emisiilor prevăzute de Legea europeană a climei. Aceste modificări au făcut obiectul unei evaluări a impactului.

- **Consultări cu părțile interesate**

Pentru a colecta dovezi și a asigura o mai mare transparență, Comisia a organizat o consultare publică în perioada 20 decembrie 2021-14 martie 2022. O sinteză detaliată și rezultatele acesteia sunt prezentate în anexa 2 la evaluarea impactului realizată în scopul prezentei propuneri. Mai precis, Comisia a solicitat feedback de la următoarele părți interesate: state membre (autorități naționale, regionale), producători de vehicule, furnizori de componente și de materiale, cumpărători de vehicule (entități private, întreprinderi, societăți de administrare a parcului de vehicule), furnizori de energie, ONG-uri din domeniul mediului, al transporturilor și al consumatorilor, parteneri sociali, cercetători și mediul academic.

Pe lângă consultarea publică, s-a solicitat feedback și prin următoarele mijloace: (i) reuniuni cu asociațiile relevante din sector, cu producătorii de vehicule, cu furnizorii de componente și de materiale, cu operatorii din domeniul transporturilor și cu ONG-urile; (ii) documente de poziție prezentate de părțile interesate sau de autoritățile din statele membre. Principalele constatări pot fi sintetizate după cum urmează:

Majoritatea respondenților au sprijinit obiectivul de „reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor pentru a atinge obiectivul climatic global de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 și obiectivul neutralității climatice până în 2050”.

Și celelalte două obiective („reducerea consumului de energie al UE și a dependenței de importurile de combustibili fosili și consolidarea poziției de lider tehnologic și industrial, și stimularea ocupării forței de muncă în lanțul valoric al sectorului vehiculelor grele din UE”) s-au bucurat de sprijin din partea majorității respondenților, dar într-o măsură mai mică în comparație cu primul obiectiv.

În ceea ce privește domeniul de aplicare, majoritatea respondenților din toate grupurile de părți interesate au sprijinit stabilirea de noi obiective pentru camioane cu o greutate mai mare de 7,5 tone, autobuze urbane și autocare.

În ceea ce privește nivelurile-țintă, consultarea a reflectat sprijinul general pentru consolidarea acestora atât pe termen lung, cât și pe termen scurt. ONG-urile pentru protecția mediului și producătorii de vehicule cu emisii zero au sprijinit obiectivul cel mai ambițios, în timp ce producătorii de vehicule, operatorii din domeniul transporturilor, furnizorii de componente și furnizorii de combustibili au sprijinit obiective mai puțin ambițioase. Toate părțile interesate au considerat importantă stabilirea unor standarde pentru remorci și semiremorci, cu excepția a jumătate dintre operatorii din domeniul transporturilor, care au exprimat opinii mixte. În ceea ce privește posibila introducere a unui mecanism de contabilizare a combustibililor din

surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în conformitate cu obiectivul privind emisiile de CO₂, consultarea a reflectat puncte de vedere mixte.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Pentru evaluarea cantitativă a impactului economic, social și de mediu, evaluarea impactului s-a bazat pe o serie de scenarii elaborate pentru modelul PRIMES. Această analiză a fost completată prin aplicarea altor instrumente de modelare, cum ar fi E3ME și modelul JRC DIONE.

Datele de monitorizare privind emisiile de GES și alte caracteristici ale parcului de vehicule grele noi au fost obținute din datele anuale de monitorizare raportate de statele membre și de producători și colectate de Agenția Europeană de Mediu (AEM) în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956.

Au fost colectate informații suplimentare prin intermediul contractelor de servicii comandate de la contractanți externi.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului se bazează pe scenarii de modelare integrată care reflectă interacțiunea diferitelor instrumente de politică cu operatorii economici, pentru a asigura complementaritatea, coerența și eficacitatea în atingerea obiectivelor climatice pentru 2030 și 2050. Aceste scenarii iau în considerare politicile propuse în iulie 2021 ca parte a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” și a planului REPowerEU mai recent, precum și noile standarde Euro 7 propuse.

În plus, evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere a fost pregătită și elaborată în conformitate cu orientările aplicabile privind o mai bună legiferare. La 16 septembrie 2022, Comitetul de control normativ a emis un aviz negativ. După retransmitere, comitetul a emis un aviz pozitiv cu rezerve la 6 decembrie 2022.

Îmbunătățirile recomandate de comitet au fost integrate în versiunea finală.

Acestea se referă în special la următoarele aspecte principale:

- identificarea decalajului rămas în materie de reducere a emisiilor de CO₂ pe care inițiativa urmărește să îl abordeze;
- o descriere mai detaliată a situației de referință;
- furnizarea de informații suplimentare cu privire la costurile și beneficiile globale pentru cele mai relevante combinații de opțiuni și la proporționalitatea acestora;
- clarificări cu privire la opțiunea preferată;
- discuții privind constrângerile și riscurile care decurg din potențiala implementare insuficientă a tehnologiilor-cheie și a infrastructurilor de sprijin, inclusiv o analiză suplimentară a incertitudinilor care influențează rezultatele;
- furnizarea de informații suplimentare cu privire la competitivitatea pe plan internațional a sectorului vehiculelor grele.

Opțiuni de politică

Evaluarea impactului a analizat opțiunile de politică grupate în teme cu scopul de a aborda problemele identificate și de a atinge obiectivele de politică.

- (1) Obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi (domeniu de aplicare, niveluri, calendar, modalități)

În ceea ce privește nivelurile-țintă, opțiunile avute în vedere acoperă trei traiectorii până în 2040, reflectând, de asemenea, obiectivul de a realiza o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până în 2050.

Pentru a contribui la atingerea obiectivului global mai ambițios stabilit pentru 2030 și a obiectivului neutralității climatice pentru 2050, opțiunea preferată este de a consolida în mod semnificativ, începând cu 2030, obiectivele în materie de CO₂ privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru vehiculele grele noi și de a extinde domeniul de aplicare. Acest lucru va asigura orientarea necesară pentru a accelera aprovizionarea pieței cu vehicule cu emisii zero, va aduce beneficii utilizatorilor de vehicule și va stimula inovarea și poziția de lider în domeniul tehnologic, limitând totodată creșterea costurilor pentru producători. Standardele aplicabile vehiculelor grele contribuie, de asemenea, la reducerea poluanților atmosferici.

În ceea ce privește calendarul de înăsprire a obiectivelor, opțiunea preferată este de a menține abordarea normativă de a stabili obiective care să scadă în etape, o dată la 5 ani, pentru a ține seama de ciclurile de dezvoltare din sectorul autovehiculelor.

Eventualele venituri din primele pentru emisii suplimentare ar rămâne parte din bugetul general al UE. Celelalte opțiuni avute în vedere ar genera o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa.

Ar fi introdusă posibilitatea de a acorda un obiectiv de derogare micilor producători din UE și din afara UE.

- (2) Stimulente specifice pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute (ZLEV)

S-au luat în considerare diferite opțiuni în ceea ce privește mecanismul de stimulare pentru ZLEV, atât în ceea ce privește tipul de mecanism, cât și tipurile de vehicule pe care ar trebui să le acopere. Opțiunea preferată este eliminarea, începând din 2030, a sistemului de stimulente ZLEV, întrucât introducerea pe piață a ZLEV va fi determinată de obiectivele mai stricte privind emisiile de CO₂ aplicabile de la acea dată. Acest lucru ar simplifica, de asemenea, legislația și ar evita riscul subminării eficacității acesteia.

- (3) Un mecanism care să ia în considerare contribuția potențială a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în scopul evaluării conformității obiectivelor

În acest sens, s-au luat în considerare două opțiuni: fie un factor de corecție în funcție de carbon, fie un sistem de creditare. Cu toate acestea, opțiunea preferată este de a nu include un astfel de mecanism contabil, deoarece acest lucru nu ar fi eficient din punctul de vedere al costurilor nici pentru producători și nici pentru operatori și societate în general, ar estompa responsabilitatea diferiților actori de atingere a obiectivelor, ar submina eficacitatea și ar mări sarcina administrativă și complexitatea. Promovarea utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon se realizează prin revizuirea Directivei privind energia din surse regenerabile, a Directivei privind sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii și a Directivei privind impozitarea energiei.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificare**

În conformitate cu angajamentul Comisiei pentru o mai bună legiferare, propunerea a fost elaborată în mod integrat și s-a bazat pe principiul transparenței și pe implicarea permanentă a părților interesate.

În comparație cu regulamentul actual, se preconizează că propunerea nu va genera o creștere a costurilor administrative pentru întreprinderi și pentru cetățeni. În plus, pentru a contribui la simplificare, se propune eliminarea, începând cu 2030, a unei dispoziții existente, și anume mecanismul de stimulare de tip „primă” pentru ZLEV, precum și introducerea unei derogări pentru micii producători.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene⁵. În special, aceasta contribuie la atingerea obiectivului unui nivel înalt de protecție a mediului în conformitate cu principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Analiza și prelucrarea diferitelor seturi de date legate de emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele sunt elemente esențiale pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării standardelor de performanță privind emisiile de CO₂. Având în vedere efectele juridice importante legate de analiza și prelucrarea acestor seturi de date, sunt necesare eforturi pentru a asigura corectitudinea și fiabilitatea acestor activități. Ar fi nevoie de resurse suplimentare în cadrul Comisiei și al Agenției Europene de Mediu. O defalcare detaliată a implicațiilor bugetare este prezentată în fișa financiară legislativă.

5. ALTE ELEMENTE

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

Există deja un sistem bine stabilit pentru monitorizarea punerii în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1242. Statele membre și producătorii raportează anual Comisiei emisiile de CO₂ și consumul de combustibil al vehiculelor grele nou înmatriculate.

Comisia, sprijinită de AEM, publică în fiecare an datele finale de monitorizare din perioada de raportare precedentă, inclusiv performanța specifică a producătorului în raport cu obiectivele sau traiectoria privind emisiile de CO₂. Legislația va continua să se bazeze pe acest cadru bine stabilit de monitorizare și conformitate.

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

Articolul 1 punctul (1): Modificarea articolului 1 – Obiect și obiective

Articolul 1 se modifică pentru a explica faptul că propunerea stabilește, de asemenea, cerința de monitorizare și raportare a anumitor date referitoare la vehiculele grele noi.

Articolul 1 punctul (2): Modificarea articolului 2 – Domeniul de aplicare

Articolul 2 se modifică pentru a extinde domeniul de aplicare al regulamentului la domeniul mai larg de aplicare al Regulamentului 2018/956, incluzând acum remorcile, autobuzele urbane, autocarele și alte tipuri de camioane. Trimiterile la Directiva 2007/46/CE⁶ (Directiva-cadru privind omologarea de tip), care a fost abrogată la 1 septembrie 2020, sunt înlocuite cu

⁵ JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

⁶ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

trimiteri la Regulamentul (UE) 2018/858⁷ privind omologarea de tip, care se aplică de la data respectivă. Vehiculele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂.

Articolul 1 punctul (3): Modificarea articolului 3 – Definiții

Unele definiții sunt actualizate, iar altele sunt adăugate.

Articolul 1 punctul (4): Articole 3a și 3b noi

Se adaugă articolul 3a, care stabilește procentul cu care vor fi reduse emisiile specifice de CO₂ ale parcului de vehicule grele noi din Uniune în anumiți ani și definește modul în care aceste obiective sunt alocate subgrupurilor de vehicule grele.

Acesta clarifică, de asemenea, faptul că obiectivele nu se aplică vehiculelor cu destinație specială, vehiculelor de teren, vehiculelor de teren cu destinație specială și vehiculelor de uz specific, cum ar fi macaralele mobile, vehiculele forestiere sau agricole.

Articolul 3b stabilește cerințe privind emisiile de CO₂ pentru parcul de remorci noi din Uniune, precum și obiective privind vehiculele cu emisii zero pentru autobuzele urbane. Acest obiectiv privind vehiculele cu emisii zero nu se aplică autocarelor utilizate pentru transportul de călători regional și pe distanțe lungi, pentru care se aplică doar obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite la articolul 3a.

Articolul 1 punctul (6): Modificarea articolului 5 – Vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii scăzute

Articolul 5 se modifică pentru a elimina sistemul de stimulente pentru emisii zero și emisii scăzute în 2029.

Articolul 1 punctul (7): Modificarea articolului 6 – Obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător

Articolul 6 se modifică pentru a include emisiile de CO₂ legate de remorci și obiectivul privind vehiculele cu emisii zero pentru autobuze în obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător.

Articolul 1 punctul (8): Noi articole 6a – Transferul de vehicule între producători și 6b – Derogare pentru micii producători

Se adaugă un nou articol 6a, care oferă producătorilor posibilitatea de a transfera vehicule individuale în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale acestora, sub rezerva anumitor condiții.

Se adaugă un nou articol 6b, care prevede o derogare de la obiectivele privind emisiile de CO₂ pentru producătorii responsabili de înmatricularea în UE a mai puțin de 100 de vehicule grele noi.

Articolul 1 punctul (9): Modificarea articolului 7 – Creditele și debitele de emisii

Articolul 7 se modifică pentru a le permite producătorilor să ia în considerare creditele sau debitele de emisii și după perioada de raportare a anului 2029. Se stabilește, de asemenea, o traiectorie de reducere a emisiilor de CO₂ pentru perioada de raportare 2030-2040.

⁷ 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.

Articolul 1 punctul (10): Noi articole 7a – Atribuirea de vehicule unui producător și 7b – Calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor din categoria M

Se adaugă articolul 7a pentru a stabili modul în care vehiculele înmatriculate sunt atribuite unui producător pentru evaluarea conformității. Se adaugă un nou articol 7b pentru a stabili modul în care se calculează media emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor din categoria M în cazul în care producătorul vehiculului primar nu este producătorul vehiculului completat.

Articolul 1 punctul (12): Modificarea articolului 9 Verificarea datelor de monitorizare

Articolul 9 se modifică pentru a include cazurile suplimentare în care autoritățile de omologare de tip și producătorii trebuie să raporteze Comisiei orice abatere de la datele raportate.

Articolul 1 punctul (13): Modificarea articolului 10 Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂

Articolul 10 se modifică pentru a include evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale subgrupurilor de vehicule care au fost adăugate prin extinderea domeniului de aplicare.

Articolul 1 punctul (14): Modificarea articolului 11 – Publicarea datelor și a performanțelor producătorilor

Se adaugă un nou alineat pentru a permite Comisiei să completeze actele de punere în aplicare menționate la articolul respectiv atunci când este necesară ajustarea nivelului de referință al emisiilor ca urmare a modificărilor aduse procedurii de determinare a emisiilor de CO₂.

Articolul 1 punctul (15): Modificarea articolului 13 – Verificarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele în circulație

La articolul 13 alineatul (3) se adaugă o teză care stabilește obligația autorității de omologare de tip responsabile de a emite o declarație de corecție împreună cu datele corectate și de a transmite declarația respectivă Comisiei și părților implicate, în cazul în care datele din documentația de omologare de tip nu pot fi corectate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858.

Articolul 1 punctul (16): articole 13a-13f noi

Articolele 13a-13f integrează articolele 4-9 din Regulamentul (UE) 2018/956 în Regulamentul (UE) 2019/1242 modificat.

Noul articol 13a – Monitorizarea și raportarea de către statele membre

Se adaugă un nou articol 13a, care corespunde în mare măsură articolului 4 din Regulamentul (UE) 2018/956, care stabilește obligația statelor membre de a monitoriza și a raporta anumite date privind vehiculele grele noi.

Noul articol 13b – Monitorizarea și raportarea de către producători sau alte entități

Se adaugă un nou articol 13b, care corespunde în mare măsură articolului 5 din Regulamentul (UE) 2018/956, care stabilește obligația producătorilor sau a altor entități de a monitoriza și a raporta anumite date privind vehiculele grele noi. Se adaugă un nou alineat care clarifică obligațiile producătorilor și ale altor entități responsabile cu determinarea unui vehicul greu.

Noul articol 13c – Registrul central

Se adaugă un nou articol 13c, care corespunde în mare măsură articolului 6 din Regulamentul (UE) 2018/956, care stabilește obligația Comisiei de a ține și a actualiza un registru central.

Noul articol 13d – Încercări de verificare efectuate pe șosea

Se adaugă un nou articol 13d, care corespunde în mare măsură articolului 7 din Regulamentul (UE) 2018/956, care stabilește obligația Comisiei de a monitoriza rezultatele încercărilor de verificare efectuate pe șosea în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) 2018/956.

Noul articol 13e – Calitatea datelor

Se adaugă un nou articol 13e, care corespunde în mare măsură articolului 8 din Regulamentul (UE) 2018/956, referitor la obligația Comisiei, a autorităților competente și a producătorilor de a asigura calitatea datelor pe baza unui act de punere în aplicare adoptat de Comisie.

Noul articol 13f – Amenzi administrative

Se adaugă un nou articol 13f, care corespunde articolului 9 din Regulamentul (UE) 2018/956, referitor la amenzile administrative.

Articolul 1 punctul (17): Modificarea articolului 14 – Modificări ale anexelor

Articolul 14 definește toate competențele conferite Comisiei de a modifica elementele tehnice din anexe prin acte delegate. Sunt combinate competențele prevăzute anterior în Regulamentele (UE) 2018/956 și 2019/1242 și sunt adăugate noi competențe, care au devenit necesare ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al regulamentului propus.

Articolul 1 punctul (18): Modificarea articolului 15 – Revizuirea și raportarea

Articolul 15 recomandă o revizuire în 2028 a regulamentului propus.

Articolul 1 punctul (19): Modificarea articolului 17 – Exercițarea delegării de competențe

Alineatele (2), (3) și (6) sunt actualizate pentru a adăuga trimiterile la delegările de competențe cuprinse în noile articole adăugate care integrează articolele din fostul Regulament (UE) 2018/956 privind monitorizarea și raportarea.

Articolul 2 prevede abrogarea Regulamentului (UE) 2018/956.

Articolul 3 stabilește intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019³. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în lumina efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.
- (2) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

³ Comunicarea Comisiei din 18 martie 2020 - „Pactul verde european”, COM(2019) 640 final/3.

cu handicap și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

- (3) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.
- (4) Prin intermediul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁴, Uniunea a transpus în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.
- (5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier.
- (6) Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, adoptat de Comisia Europeană în 2021, vizează punerea în aplicare a obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030. Acesta acoperă o serie de domenii de politică. Revizuirea Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ face parte din acest pachet.
- (7) Comunicarea REPowerEU⁶ a prezentat un plan pentru ca Uniunea să devină independentă de combustibilii fosili din Rusia cu mult înainte de sfârșitul acestui deceniu. Comunicarea subliniază, printre altele, importanța sporirii în continuare a eficienței și a reducerii consumului de combustibili fosili în sectorul transporturilor, unde electrificarea poate fi combinată cu utilizarea hidrogenului produs din alte surse decât combustibilii fosili pentru a înlocui combustibilii fosili.
- (8) Pentru a contribui la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242 pentru vehiculele grele. De asemenea, trebuie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050.
- (9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor poate fi menținută. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent

⁴ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁵ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).

⁶ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - REPowerEU Plan, COM(2022) 230 final, din 18.5.2022.

vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă.

- (10) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.
- (11) Noua strategie industrială actualizată⁷ prevede cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, este în curs de dezvoltare un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Parcursul acordă o atenție deosebită întreprinderilor mici și mijlocii din lanțul de aprovizionare pentru automobile, consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre, și se bazează, de asemenea, pe Agenda pentru competențe în Europa, prin inițiative precum Pactul privind competențele, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale, și pe mecanismul de stimulare a talentelor din cadrul inițiativei Valorificarea talentelor în regiunile UE. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivel european și național menite să sporească accesibilitatea vehiculelor cu emisii zero sunt, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Acestea ar putea include, de exemplu, posibilitatea ca statele membre să utilizeze Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus pentru a ajuta microîntreprinderile să achiziționeze camioane cu emisii zero.

Planul industrial din cadrul Pactului verde⁸ va spori competitivitatea industriei europene cu zero emisii nete și va sprijini tranziția rapidă către neutralitatea climatică. Planul urmărește să asigure un mediu mai favorabil pentru extinderea capacității UE de producție a tehnologiilor și produselor cu emisii nete egale cu zero, necesare pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Europei în materie de climă.

- (12) Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, astfel cum se prevede în propunerea Comisiei de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi⁹.
- (13) Tranziția către neutralitatea climatică necesită investiții semnificative în rețelele de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare. În ceea ce privește vehiculele grele, cu nivelurile-țintă propuse la articolul 3a pentru anul 2030, ponderea vehiculelor cu emisii zero în totalul parcului de vehicule rutiere, precum și consumul de energie electrică în acest sector vor rămâne limitate. Prin urmare, impactul acestora asupra rețelei de electricitate va rămâne, de asemenea, limitat.

⁷ Comunicarea Comisiei – Actualizarea noii Strategii industriale 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei, COM(2021) 350 final din 5 mai 2021.

⁸ COM(2023) 62 final.

⁹ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

- (14) Producătorii ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și, prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de reducere a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.
- (15) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de camioane, nu este posibil să se prevadă pe deplin dacă, pentru toate utilizările de nișă, evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă. Acestea pot include utilizări precum vehicule grele pentru transport pe distanțe lungi în anumite condiții de morfologie a terenului și meteorologice, autocare și camioane pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Vehiculele în cauză ar trebui să reprezinte o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Având în vedere aceste considerații, ar trebui lăsată o anumită marjă în cadrul obiectivului pentru 2040, pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice ulterioare.
- (16) Atunci când atribuie contracte pentru achiziționarea sau utilizarea vehiculelor menționate la punctul 4.2 din anexa I, autoritățile contractante sau entitățile contractante ar trebui să ia în considerare reziliența ofertei, inclusiv ținând seama de „Orientările privind accesul ofertanților și al bunurilor din țările terțe pe piața achizițiilor publice din UE” [C(2019)5494 final].
- (17) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute („ZLEV”) nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru ZLEV ar trebui eliminat începând cu 2030.
- (18) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1242, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1242.
- (19) Obiectul ar trebui extins pentru a acoperi, de asemenea, obligațiile de monitorizare și raportare care sunt integrate în Regulamentul (UE) 2019/1242 prin intermediul prezentului regulament.
- (20) Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui modificat pentru a avea același domeniu de aplicare precum cel al Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰.
- (21) Emisiile de CO₂ nu sunt determinate pentru vehiculele care nu intră în domeniul de aplicare al legislației privind omologarea de tip a autovehiculelor, cum ar fi tractoarele

¹⁰ Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

agricole și forestiere, vehiculele concepute și fabricate pentru a fi utilizate de forțele armate și vehiculele cu șenile, și, prin urmare, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite în prezentul regulament.

Vehiculele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice sau serviciile de asistență medicală de urgență a căror omologare de tip este obținută în mod voluntar ar trebui, de asemenea, să fie exceptate de la obligația de a îndeplini obiectivele privind emisiile de CO₂ din prezentul regulament, pentru a nu descuraja obținerea voluntară a omologării de tip pentru aceste vehicule, ceea ce ar avea implicații negative asupra siguranței și a mediului, cu excepția cazului în care producătorul solicită includerea acestor vehicule.

Și statele membre ar trebui să aibă dreptul de a indica o exceptare de la obligația de îndeplinire a obiectivelor pentru vehiculele care nu au fost concepute în mod special, dar care sunt înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, serviciile armate sau cele de asistență medicală de urgență, cum ar fi autocarele obișnuite folosite pentru transportul forțelor de poliție sau al forțelor armate, confirmând că această exceptare răspunde interesului public.

Întrucât pentru anumite grupuri de vehicule omologate de tip, emisiile de CO₂ nu sunt încă determinate din motive tehnice, aceste vehicule nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite de prezentul regulament. Acestea includ, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele cu mai mult de 4 axe sau mai mult de 2 axe motoare, autobuzele mici cu o masă maximă mai mică de 7,5 t și camioanele mici cu o masă maximă mai mică de 5 t.

Vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, ar trebui să fie exceptate în continuare de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor.

- (22) Ar trebui introduse unele definiții pentru armonizarea terminologiei cu cea a legislației Uniunii privind omologarea de tip a vehiculelor, în special Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹ și Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei¹².
- (23) În sensul transferului nou introdus de vehicule între producători și al stabilirii unei derogări pentru micii producători, ar trebui adăugată la Regulamentul (UE) 2019/1242

¹¹ 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.

¹² Regulamentul (UE) 2017/2400 al Comisiei din 12 decembrie 2017 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește determinarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil ale vehiculelor grele și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 al Comisiei (JO L 349, 29.12.2017, p. 1).

o definiție a termenului de „grup de entități asociate”, urmând în esență terminologia folosită în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului¹³ pentru vehiculele ușoare.

- (24) Pentru definirea obligațiilor producătorilor individuali, obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru întregul parc de vehicule grele noi de la nivelul Uniunii ar trebui să fie transpuse în obiective de reducere specifice pentru subgrupuri, care ar trebui să fie definite în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor care le compun.
- (25) Întrucât emisiile de CO₂ legate de remorci au un impact puternic asupra emisiilor globale de CO₂ și a consumului de energie electrică al autovehiculelor, ar trebui definite și obiectivele respective pentru remorci.
- (26) Având în vedere maturitatea tehnică a subsectorului și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în orașe, ar trebui stabilită o cotă minimă obligatorie de autobuze urbane noi cu emisii zero.
- (27) O cotă minimă obligatorie de autobuze urbane cu emisii zero ar trebui să reflecte nevoia existentă în societate de transport public la prețuri accesibile, inclusiv în zonele rurale. Creșterea ofertei de autobuze urbane cu emisii zero care rezultă dintr-o astfel de cotă minimă obligatorie ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra costului de achiziție, atât în ceea ce privește prețul de achiziție inițial, cât și costul total al deținerii de autobuze urbane cu emisii zero, reflectând economiile de combustibili fosili rezultate din utilizarea acestora. Achizițiile publice comune de autobuze urbane bazate pe Platforma pentru autobuze ecologice pot reduce și mai mult costul de achiziție al acestor autobuze, iar Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus ar putea fi folosit de statele membre pentru a sprijini cetățenii vulnerabili prin oferirea de bilete sau abonamente la preț redus sau gratuite pentru transportul public. În cele din urmă, autobuzele și autocarele folosite pentru transportul regional și pe distanțe lungi, inclusiv în zonele rurale, intră în continuare sub incidența obiectivelor stabilite pentru vehiculele grele. Sprijinul din partea Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice ar putea răspunde nevoilor specifice din zonele rurale și ar putea preveni sărăcia din perspectiva transporturilor¹⁴ prin asigurarea accesului la transport public la prețuri accesibile.
- (28) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ar trebui aplicat pentru ultima oară pentru perioada de raportare a anului 2029, deoarece nu mai este considerat necesar după această perioadă ca stimulent pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero.
- (29) Întrucât, pentru evaluarea conformității, ar trebui luate în considerare mai degrabă entități comerciale decât juridice, producătorii asociați din punct de vedere economic ar trebui să aibă posibilitatea, în anumite limite, să transfere vehicule între ei în scopul contabilizării acestor vehicule în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242.

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

¹⁴ În conformitate cu definiția din Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, articolul 2 alineatul (2a).

- (30) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie posibil, de asemenea, transferul de vehicule cu emisii zero între entități neasociate.
- (31) Pentru a evita costurile disproporționat de ridicate aferente asigurării conformității și a reduce sarcina administrativă, micii producători care respectă anumite cerințe legale ar trebui să fie scutiți de obligația de a atinge obiectivele privind emisiile de CO₂. Întrucât trebuie să respecte obligațiile de raportare prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242, pentru acești producători este instituit un mecanism de control adecvat.
- (32) Sistemul actual de credite și debite de emisii multianuale ar trebui extins până în 2039, având în vedere că obiectivele de reducere a emisiilor vor fi consolidate în continuare după 2030 până în 2040 și necesită evoluții tehnice prospective din partea producătorilor în perioada respectivă.
- (33) Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să prevadă în mod clar, pentru fiecare categorie de vehicule, cine este producătorul căruia ar trebui să i se atribuie un vehicul, ținând astfel seama în mod specific de diferitele configurații ale vehiculelor din categoria M.
- (34) Normele privind verificarea datelor de monitorizare ar trebui să acopere, de asemenea, posibilele corecții *ex post* ale erorilor privind datele raportate și modul în care Comisia ar trebui să gestioneze aceste corecții pentru punerea în aplicare a obiectivelor privind emisiile de CO₂ ale parcului de vehicule.
- (35) Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ar trebui modificată pentru a include și subgrupurile de vehicule nou incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului 2019/1242.
- (36) Monitorizarea și raportarea de către producători și statele membre reprezintă o condiție prealabilă esențială pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1242. Integrarea dispozițiilor Regulamentului (UE) 2018/956 în Regulamentul (UE) 2019/1242 ar trebui să creeze sinergii și să permită interpretarea dispozițiilor ținând seama de obiectivele ambelor regulamente.
- (37) Cu ocazia integrării dispozițiilor privind monitorizarea și raportarea în Regulamentul (UE) 2019/1242, ar trebui să se profite de oportunitatea de a modifica ușor dispozițiile respective în lumina experienței dobândite în urma primelor două cicluri de raportare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/956.
- (38) Ținând seama de faptul că determinarea nu va mai fi efectuată exclusiv de către producători, raportarea emisiilor de CO₂ și a altor date tehnice ale vehiculelor ar trebui extinsă dincolo de producători la acele entități care efectuează determinarea vehiculelor în temeiul Regulamentului (UE) 2017/2400 și al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei¹⁵. Datele care trebuie raportate trebuie să includă evidențele producătorului.
- (39) Comisia ar trebui să fie în măsură să țină seama de progresele tehnice, de evoluția logisticii transportului de mărfuri, de ajustările necesare determinate de aplicarea

¹⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei din 1 august 2022 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind performanța remorcilor grele în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/683 (JO L 205, 5.8.2022, p. 145).

prezentului regulament și de modificările legislației de bază privind omologarea de tip și să se asigure că cerințele referitoare la date și la procedurile de monitorizare și raportare rămân relevante în timp pentru evaluarea contribuției parcului de vehicule grele la emisiile de CO₂, pentru a asigura disponibilitatea datelor privind tehnologiile noi și avansate de reducere a emisiilor de CO₂ și privind rezultatele obținute în urma încercărilor de verificare efectuate pe șosea și pentru a asigura menținerea relevanței în scopuri de informare și comparabilitate a intervalelor de valori ale rezistenței aerului, precum și pentru a completa dispozițiile privind amenziile administrative.

- (40) Din aceste motive, ar trebui să fie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește modificarea criteriilor de definire a subgrupurilor de vehicule, de definire a vehiculelor de uz specific, pentru domeniile de funcționare ale diferitelor tehnologii de propulsie, lista și ponderea profilurilor de operare, sarcinile utile, numărul de pasageri, masele pasagerilor, sarcinile utile maxime tehnic admisibile, numărul maxim de pasageri și volumele de mărfuri tehnic admisibile ale subgrupurilor de vehicule și kilometrajele anuale, modificarea cerințelor privind datele și a procedurii de monitorizare și raportare stabilită în anexele la prezentul regulament, precizarea datelor care trebuie raportate de statele membre pentru monitorizarea rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea, modificarea intervalelor de valori ale rezistenței aerului, definirea criteriilor și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative impuse producătorilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (41) Regulamentul (UE) 2018/956 ar trebui să fie abrogat, cu un calendar care să permită încheierea perioadei de raportare în curs la momentul intrării în vigoare a prezentului regulament în temeiul normelor aplicabile la începutul perioadei de raportare respective, inclusiv toate prelucrările ulterioare ale datelor colectate. În consecință, prezentul regulament ar trebui să se aplice de la începutul următoarei perioade de raportare.
- (42) Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) 2019/1242 să fie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2019/1242

Regulamentul (UE) 2019/1242 se modifică după cum urmează:

- (1) articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectul și obiectivul

(1) Prezentul regulament stabilește cerințe de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi care contribuie la îndeplinirea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor sale de gaze cu efect de seră, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2018/842¹⁶ și la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris¹⁷ și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne.

(2) De asemenea, prezentul regulament stabilește cerințele de raportare a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi înmatriculate în Uniune.”;

(2) articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor noi care au fost omologate de tip sau omologate individual în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, ori care nu necesită omologare de tip în temeiul articolului 2 alineatul (3) din regulamentul menționat, din următoarele categorii:

(a) M₂ și M₃;

(b) N₁, care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631, N₂ și N₃;

(c) O₃ și O₄.

În sensul prezentului regulament, vehiculele respective sunt denumite vehicule grele. Vehiculele care intră sub incidența literelor (a) și (b) sunt denumite autovehicule grele.

Categoriile de vehicule menționate în prezentul regulament se referă la categoriile de vehicule definite la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858 și în anexa I la acesta.”;

(b) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) primul paragraf se înlocuiește cu textul următor:

„(2) În sensul prezentului regulament, vehiculele menționate la alineatul (1) sunt considerate vehicule grele noi într-o perioadă de raportare dată, dacă sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată în perioada respectivă și dacă nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii.”;

(ii) se adaugă următorul paragraf:

„Alineatul (1) nu se aplică vehiculelor înmatriculate pentru prima dată pentru o perioadă de maximum o lună și înmatriculate exclusiv în scopul tranziției către o țară din afara Uniunii.”;

(c) se adaugă următoarele alineate (4), (5) și (6):

„(4) Fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2017/2400, vehiculele omologate care intră sub

¹⁶ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 16, 19.6.2018, p. 26).

¹⁷ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

incidența articolului 2 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/858 nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite la articolul 3a din prezentul regulament, cu excepția cazului în care producătorul alege să includă vehiculele respective în calculul emisiilor sale specifice de CO₂ și al obiectivelor privind emisiile specifice atunci când raportează datele despre vehicul în conformitate cu partea B din anexa IV la prezentul regulament.

(5) Vehiculele, altele decât cele menționate la alineatul (4), înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, forțele de menținere a ordinii publice, serviciile armate sau de asistență medicală de urgență, nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite la articolul 3a, în cazul în care un stat membru indică acest lucru în procesul de înmatriculare și raportare, confirmând astfel în datele raportate în conformitate cu partea A din anexa IV că scopul vehiculului nu poate fi deservit în aceeași măsură de un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul echipat cu un motor cu ardere internă pentru a îndeplini acest scop.

(6) Obligațiile de raportare prevăzute la articolele 13a-13f se aplică, de asemenea, vehiculelor care nu intră sub incidența obiectivelor privind emisiile de CO₂ în conformitate cu alineatele (4) și (5) din prezentul articol.”;

(3) articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. «nivel de referință al emisiilor de CO₂» înseamnă media emisiilor specifice de CO₂ din perioada de referință ale tuturor vehiculelor grele noi din fiecare subgrup de vehicule, determinată în conformitate cu punctul 3 din anexa I;”;

(b) se introduc următoarele puncte 3a și 3b:

„3a. «perioadă de raportare» înseamnă perioada cuprinsă între data de 1 iulie a unui anumit an și data de 30 iunie a anului următor;

3b. «perioadă de referință» înseamnă perioada de raportare a unui anumit an pentru care obligațiile de reducere reglementare pentru un anumit subgrup de vehicule sunt specificate în temeiul prezentului regulament;”;

(c) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. «obiectivul privind emisiile specifice de CO₂» înseamnă obiectivul unui producător individual privind emisiile de CO₂, determinat anual, pentru perioada de raportare anterioară, în conformitate cu punctul 4 din anexa I;”;

(d) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. «vehicul de uz specific» înseamnă un vehicul greu destinat a fi utilizat pentru sarcini specifice, care, conform informațiilor din certificatul său de conformitate, astfel cum au fost raportate de statele membre, îndeplinește criteriile prevăzute la punctul 1.2. din anexa I;”;

- (e) punctul 10 se elimină;
- (f) se introduc următoarele puncte 10a și 10b:
„10a. «raportor» înseamnă o entitate responsabilă cu raportarea datelor către Comisie;
- 10b. «determinarea unui vehicul greu» înseamnă determinarea emisiilor de CO₂ sau a parametrilor de intrare ai acestuia în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400 sau evaluarea performanței acestuia în ceea ce privește influența sa asupra emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei;”;
- (g) punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:
„11. «vehicul cu emisii zero» înseamnă următoarele vehicule:
- (a) un autovehicul greu cu emisii de CO₂ de maximum 5 g/tkm sau 5 g/pkm, determinate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400;
 - (b) un autovehicul greu care îndeplinește condițiile de la punctul 1.1.4 din anexa I la prezentul regulament, dacă nu au fost determinate emisiile de CO₂ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2400;
 - (c) o remorcă echipată cu un dispozitiv care sprijină în mod activ propulsia, fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă ale cărui emisii determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia sau cu Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU sunt mai mici de 5 g CO₂/kWh;”;
- (h) punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:
„12. «vehicul greu cu emisii scăzute» înseamnă un vehicul greu care nu este vehicul greu cu emisii zero și ale cărui emisii specifice de CO₂, determinate în conformitate cu punctul 2.3.4 din anexa I, sunt mai mici de jumătate din nivelul de referință al emisiilor de CO₂ pentru toate vehiculele din subgrupul de vehicule de care aparține vehiculul greu;”;
- (i) se adaugă următoarele puncte 16-23:
„16. «vehicul primar al unui vehicul greu» înseamnă un vehicul primar astfel cum este definit la articolul 3 punctul 22 din Regulamentul (UE) 2017/2400, pentru a cărui simulare se alocă o caroserie generică care corespunde caroseriei efective a vehiculului greu în ceea ce privește podeaua (joasă/înaltă) și numărul de niveluri (fără etaj/supraetajat) și orice alți parametri, după caz;
17. «vehicul completat» înseamnă un vehicul completat astfel cum este definit la articolul 3 punctul 26 din Regulamentul (UE) 2018/858;
18. «vehicul complet» înseamnă un vehicul complet astfel cum este definit la articolul 3 punctul 27 din Regulamentul (UE) 2018/858;
19. «vehicul de teren» înseamnă un vehicul de teren astfel cum este definit în partea A punctul 2.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;

20. «vehicul cu destinație specială» înseamnă un vehicul cu destinație specială astfel cum este definit la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858;

21. «vehicul de teren cu destinație specială» înseamnă un vehicul de teren cu destinație specială, astfel cum se specifică în partea A punctul 2.3.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;

22. «certificat de conformitate» înseamnă un certificat de conformitate astfel cum este definit la articolul 3 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2018/858;

23. «contract de achiziții publice», în contextul procedurilor de achiziții publice și cu excepția cazului în care se prevede altfel, înseamnă un contract de achiziții publice astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (1) punctul 5 din Directiva 2014/24/UE, „contracte” astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2014/25/UE, precum și „concesiuni” astfel cum sunt definite la articolul 5 punctul 1 din Directiva 2014/23/UE”;

(j) se adaugă următorul alineat:

„În sensul prezentului regulament, «grup de producători asociați» înseamnă un producător și întreprinderile asociate acestuia.

«Întreprindere asociată» înseamnă:

(a) întreprinderi în care producătorul deține, direct sau indirect:

(i) prerogativa de a exercita mai mult de jumătate din drepturile de vot; sau

(ii) prerogativa de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de supraveghere, ai consiliului de administrație sau ai organismelor care asigură reprezentarea legală a întreprinderii respective; sau

(iii) dreptul de a gestiona activitățile întreprinderii;

(b) întreprinderi care dețin asupra producătorului, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele menționate la litera (a);

(c) întreprinderi în cadrul cărora o întreprindere menționată la litera (b) deține, direct sau indirect, drepturile sau prerogativele menționate la litera (a);

(d) întreprinderi în cadrul cărora producătorul deține în comun, împreună cu una sau mai multe întreprinderi menționate la literele (a), (b) sau (c), sau în cadrul cărora două sau mai multe din aceste întreprinderi dețin drepturile sau prerogativele stabilite la litera (a);

(e) întreprinderi în cadrul cărora drepturile sau prerogativele menționate la litera (a) sunt deținute în comun de producător sau de una sau mai multe dintre întreprinderile asociate ale acestuia stabilite la literele (a)-(d) și unul sau mai mulți terți.”;

(4) se introduc următoarele articole 3a-3c:

„Articolul 3a

Obiectivele privind emisiile de CO₂

(1) Media emisiilor de CO₂ ale parcului de autovehicule grele noi din Uniune, altele decât cele cu destinație specială, de teren, de teren cu destinație specială și de

uz specific, se reduce cu următoarele procente comparativ cu media emisiilor de CO₂ din perioada de raportare a anului 2019:

- (a) cu 15 % pentru subgrupurile de vehicule 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH pentru perioadele de raportare ale anilor 2025-2029;
 - (b) cu 45 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2030-2034;
 - (c) cu 65 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor 2035-2039;
 - (d) cu 90 % pentru toate subgrupurile de vehicule pentru perioadele de raportare ale anilor începând cu 2040.
- (2) Subgrupurile de vehicule trebuie să contribuie la aceste obiective privind emisiile de CO₂ astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I.
- (3) Emisiile de CO₂ ale parcului de remorci noi din Uniune se reduc în conformitate cu punctul 4.3 din anexa I.

Articolul 3b

Obiectivul privind vehiculele cu emisii zero pentru autobuzele urbane

- (1) Pentru vehiculele menționate la punctul 4.2 din anexa I, producătorii respectă cota minimă de vehicule cu emisii zero din parcul lor de vehicule grele noi, astfel cum se prevede la punctul 4.3 din anexa I. În cazul autobuzelor urbane noi, cota vehiculelor cu emisii zero este de 100 % începând cu perioada de raportare a anului 2030.
- (2) Statele membre pot decide să excludă de la obligația prevăzută la prezentul articol o cotă limitată din autobuzele urbane înmatriculate în fiecare perioadă de raportare, confirmând că scopul vehiculului nu poate fi deservit în aceeași măsură de un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, este în interesul public să se înmatriculeze un vehicul fără emisii zero pentru a îndeplini acest scop, datorită raportului cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului sau meteorologice.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a defini cota maximă de vehicule pe care un stat membru o poate exclude și raportul cost-beneficiu socioeconomic în condiții specifice de morfologie a terenului și meteorologice care justifică excluderea menționată la paragraful anterior.

- (3) În ceea ce privește utilizarea vehiculelor menționate în prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a oferi specificații tehnice comune, inclusiv standarde, cu privire la:
- (a) interoperabilitatea tehnică și deschisă între infrastructura de reîncărcare și de realimentare și vehicule, în ceea ce privește conexiunile fizice și schimbul de comunicații.
 - (b) partajarea și utilizarea în condiții de siguranță și securitate a datelor generate.

Articolul 3c

Proceduri de achiziții publice

(1) Autoritățile contractante sau entitățile contractante atribuie contractele publice pentru achiziționarea sau utilizarea vehiculelor menționate la articolul 3b pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care include cel mai bun raport preț-calitate și contribuția ofertei la securitatea aprovizionării, în conformitate cu dreptul internațional relevant.

(2) Contribuția ofertei la securitatea aprovizionării se evaluează ținând seama, printre altele, de:

(a) proporția de produse sau de oferte originare din țări terțe, determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;

(b) introducerea de către țări terțe a unei măsuri restrictive sau cu efect de denaturare cu privire la aceste vehicule sau la interoperabilitatea tehnică și deschisă între infrastructura de reîncărcare și de realimentare și vehicule;

(c) disponibilitatea pieselor de schimb esențiale pentru funcționarea echipamentelor incluse în ofertă;

(d) angajamentul ofertantului conform căruia eventualele modificări în lanțul de aprovizionare al acestuia pe parcursul derulării contractului nu vor afecta în mod negativ executarea contractului;

(e) existența unei certificări sau documentații care să demonstreze că organizarea lanțului de aprovizionare al ofertantului îi va permite acestuia să îndeplinească cerința privind securitatea aprovizionării.

(3) În conformitate cu articolul 3b, pentru contribuția ofertei la securitatea aprovizionării se acordă o pondere de 15-40 % din criteriile de atribuire.”;

(5) la articolul 4 primul paragraf, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) datele raportate pentru vehiculele grele noi ale producătorului înmatriculate în perioada de raportare precedentă; și”;

(6) articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Începând cu 1 iulie 2020 și în fiecare perioadă de raportare ulterioară până la perioada de raportare a anului 2029, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, factorul de emisii zero și de emisii scăzute.

Factorul de emisii zero și de emisii scăzute ține cont de numărul și de emisiile de CO₂ ale tuturor vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autovehicule al producătorului.”;

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pentru perioadele de raportare 2025-2029, factorul de emisii zero și de emisii scăzute se determină pe baza unei valori de referință de 2 % în conformitate cu punctul 2.3.2 din anexa I.”;

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Factorul de emisii zero și de emisii scăzute reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 3 %. Contribuția la acest factor a vehiculelor cu emisii zero din categoria N, altele decât cele din subgrupurile de vehicule 4-UD,

4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, reduce media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător cu maximum 1,5 %.”;

(7) articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ ale unui producător

Pentru perioada de raportare a anului 2025 și pentru fiecare perioadă de raportare ulterioară, Comisia determină pentru fiecare producător, pentru perioada de raportare precedentă, un obiectiv privind emisiile specifice de CO₂. Acest obiectiv se determină în conformitate cu punctul 4.1 din anexa I.”;

(8) se introduc următoarele articole 6a și 6b:

„Articolul 6a

Transferul de vehicule între producători

(1) În scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor în conformitate cu articolul 4 și cu punctul 2.2 din anexa I, pot fi transferate vehicule individuale între producători, sub rezerva următoarelor condiții:

(a) pentru toate transferurile: cererea trebuie să fie depusă în comun de către producătorul care efectuează transferul și producătorul destinatar;

(b) pentru transferul de vehicule, altele decât vehiculele cu emisii zero, producătorul care efectuează transferul și producătorul destinatar trebuie să aparțină unui grup de producători asociați;

(c) pentru transferurile de vehicule cu emisii zero între producători care nu aparțin unui grup de producători asociați: numărul de vehicule cu emisii zero transferate unui producător nu trebuie să depășească 5 % din totalul vehiculelor grele noi ale acestuia înmatriculate într-o perioadă de raportare dată.

Producătorii transmit Comisiei cererile de transfer utilizând instrumentele electronice puse la dispoziție de Comisie.

(2) În cazul în care consideră că sunt îndeplinite condițiile unui transfer, Comisia nu ia în considerare vehiculul transferat la calcularea valorilor relevante pentru producătorul care efectuează transferul, dar îl va lua în considerare la calcularea valorilor relevante pentru producătorul destinatar.

Articolul 6b

Derogare pentru producătorii care produc un număr redus de vehicule

(1) În cazul în care, într-o perioadă de raportare dată, au fost înmatriculate mai puțin de 100 de vehicule grele noi ale unui producător, media emisiilor specifice de CO₂ prevăzută la articolul 4 și la punctul 2.7 din anexa I și obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ prevăzute la articolul 6 și la punctul 4.1 din anexa I se fixează la „0” în respectiva perioadă de raportare.

(2) Valorile mediei emisiilor specifice de CO₂ și ale emisiilor specifice de CO₂ nu sunt publicate în temeiul articolului 11 pentru producătorii și perioadele de raportare în cauză.

(3) Derogarea prevăzută la alineatul (1) nu se aplică într-o perioadă de raportare dată în niciunul dintre următoarele cazuri:

- (a) la cererea producătorului;
 - (b) dacă producătorul solicită un transfer de vehicule în conformitate cu articolul 6a;
 - (c) dacă producătorul face parte dintr-un grup de producători asociați care au înmatriculat în mod colectiv peste 100 de vehicule în perioada de raportare respectivă sau este asociat cu un alt producător cărui nu i se aplică derogarea de la alineatul (1).
- (4) Producătorii care fac parte dintr-un grup în sensul alineatului (3) litera (c) informează Comisia în cazul în care au înmatriculat mai puțin de 100 de vehicule într-o perioadă de raportare dată.
- (5) Producătorii cărora nu li se aplică derogarea prevăzută la alineatul (1) informează Comisia, în fiecare perioadă de raportare, cu privire la toate întreprinderile lor asociate care îndeplinesc condițiile pentru acordarea derogării prevăzute la alineatul (1).
- (6) Producătorii transmit Comisiei informațiile necesare utilizând instrumentele electronice puse la dispoziție de Comisie.”;
- (9) articolul 7 se modifică după cum urmează:
- (a) la alineatul (1) primul paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a verifica dacă un producător își respectă obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039, se ține cont de creditele sau debitele de emisii ale acestuia, determinate în conformitate cu punctul 5 din anexa I, care corespund numărului de vehicule grele noi ale producătorului dintr-o perioadă de raportare, înmulțite cu:”;
 - (b) la alineatul (1) al doilea paragraf, „2029” se înlocuiește cu „2039”;
 - (c) la alineatul (1), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Debitele de emisii se obțin în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039. Cu toate acestea, debitul total de emisii al unui producător nu trebuie să depășească 5 % din obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al producătorului, înmulțit cu numărul de vehicule grele ale producătorului din perioada respectivă (denumită în continuare «limita debitelor de emisii».”;
 - (d) la alineatul (1), al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Creditele și debitele de emisii obținute în perioadele de raportare ale anilor 2025-2039 sunt reportate, după caz, de la o perioadă de raportare la următoarea perioadă de raportare. Cu toate acestea, eventualele debite de emisii rămase sunt lichidate în perioadele de raportare ale anilor 2029, 2034 și 2039.”;
 - (e) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Traiectoriile de reducere a emisiilor de CO₂ se stabilesc pentru fiecare producător în conformitate cu punctul 5.1 din anexa I, pe baza următoarelor traiectorii liniare:

 - (a) între nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anilor 2025 sau 2030, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) literele (a) și (b);

(b) între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2025 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2030, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (b);

(c) între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2030 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2035, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (c) și

(d) între obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2035 și obiectivul privind emisiile de CO₂ pentru perioada de raportare a anului 2040, astfel cum este prevăzut la articolul 3a alineatul (1) litera (d).”;

(10) se introduc următoarele articole 7a și 7b:

„Articolul 7a

Atribuirea de vehicule unui producător

Atunci când se calculează media emisiilor specifice de CO₂ în conformitate cu articolul 4 și obiectivele privind emisiile specifice de CO₂ în conformitate cu articolul 6, vehiculele înmatriculate într-o perioadă de raportare dată sunt atribuite următorilor producători:

- (a) pentru vehiculele din categoria N, producătorului vehiculului, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 4a din Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (b) pentru vehiculele din categoria M, producătorului vehiculului primar, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 29 din Regulamentul (UE) 2017/2400;
- (c) pentru vehiculele din categoria O, producătorului de vehicule, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362.

Articolul 7b

Calcularea mediei emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor din categoria M

Pentru vehiculele din categoria M, se aplică următoarele dispoziții:

- (a) în scopul calculării, pentru un producător, a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor dintr-un subgrup, pentru un vehicul greu nou din categoria M se iau în considerare emisiile specifice de CO₂ ale acestuia ca vehicul complet sau completat în conformitate cu punctul 2.2.2 din anexa I și nu cu punctul 2.2.3 din anexa I;
- (b) cu toate acestea, la cererea producătorului menționat la articolul 7a litera (b) și sub rezerva condițiilor prevăzute la alineatul (3), pentru un vehicul greu nou din categoria M se iau în considerare emisiile specifice de CO₂ ale acestuia ca vehicul primar în conformitate cu punctul 2.2.3 din anexa I și nu cu punctul 2.2.2 din anexa I;
- (c) o cerere menționată la litera (b) pentru un vehicul greu nou din categoria M nu este admisibilă dacă producătorul acestuia, astfel cum este definit la articolul 7a litera (b), și producătorul vehiculului complet sau completat, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 4a din Regulamentul (UE) 2017/2400, sunt întreprinderi asociate sau aceeași entitate juridică. Prin depunerea unei astfel de cereri, producătorul declară că această condiție este îndeplinită și furnizează Comisiei, la cerere, informații justificative;

(d) Comisia, cu sprijinul agenției, pune la dispoziție, în timp util și în format electronic, instrumentele și orientările procedurale necesare pentru transmiterea de către producători a cererilor menționate la litera (b).”;

(11) articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) litera (a), „pentru perioada 2025-2029” se înlocuiește cu „începând cu 2025”;

(b) se elimină litera (b) de la alineatul (1);

(c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Se consideră că un producător are emisii suplimentare de CO₂ în oricare dintre cazurile următoare:

(a) dacă, în oricare dintre perioadele de raportare din intervalele 2025-2028, 2030-2033, 2035-2038, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii depășește limita debitelor de emisii prevăzută la articolul 7 alineatul (1) al treilea paragraf;

(b) dacă în perioada de raportare a anilor 2029, 2034, 2039 și 2040, diferența dintre suma debitelor de emisii și suma creditelor de emisii este pozitivă;

(c) dacă începând cu perioada de raportare a anului 2041, media emisiilor specifice de CO₂ ale producătorului este mai mare decât obiectivul privind emisiile specifice de CO₂ al acestuia.”;

(12) articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Autoritățile de omologare de tip și producătorii raportează Comisiei fără întârziere oricare dintre următoarele abateri de la datele raportate:

(a) orice abatere a valorilor emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele aflate în circulație de la valorile menționate în certificatele de conformitate sau în dosarul cu informații pentru client menționat la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2017/2400, constatate în urma verificărilor efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din prezentul regulament;

(b) orice erori identificate în determinarea emisiilor de CO₂ din cauza unor date de intrare greșite sau din alte cauze;

(c) orice erori identificate în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ ;

(d) orice alte abateri decât cele menționate la literele (a), (b) și (c).”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia ia în considerare abaterile menționate la alineatul (1) la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător și al nivelului de referință al emisiilor de CO₂ și analizează modificarea în consecință a deciziilor luate în conformitate cu articolul 11. Comisia nu este obligată să ia în considerare aceste abateri în cazul în care în urma recalculării mediei emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător sau a nivelului de referință al emisiilor de CO₂ se obține o abatere mai mică de 0,1 %.”;

(13) articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

Evaluarea nivelului de referință al emisiilor de CO₂

- (1) Pentru a asigura caracterul robust și reprezentativ al nivelului de referință al emisiilor de CO₂ ale subgrupurilor de vehicule cărora li se aplică o perioadă de raportare începând cu 2024 ca perioadă de referință în conformitate cu punctul 3.2 din anexa I, Comisia evaluează aplicarea condițiilor în care s-a determinat nivelul de referință al emisiilor de CO₂ și stabilește dacă emisiile respective au fost majorate în mod nejustificat și, în caz afirmativ, modalitatea în care ar trebui corectate.
 - (2) În cazul în care consideră că sunt necesare corecții pentru toate sau unele dintre nivelurile de referință ale emisiilor, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2) pentru efectuarea acestor corecții.”;
- (14) articolul 11 se modifică după cum urmează:
- (a) la alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Lista, care urmează să fie publicată până la data de 30 aprilie a anului următor celui în care s-a încheiat o perioadă de referință, include nivelul de referință al emisiilor de CO₂ determinat în respectiva perioadă de referință.”;
 - (b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia modifică actele de punere în aplicare adoptate în temeiul alineatului (1):

 - (a) dacă procedurile de omologare de tip menționate în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 sunt modificate, cu excepția modificărilor legate de valorile sarcinii utile și ale numărului de pasageri utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂, astfel încât nivelul emisiilor de CO₂ ale vehiculelor reprezentative specificate în temeiul prezentului alineat crește sau scade cu peste 5 g CO₂ /km:
 - (i) nivelul de referință ajustat al emisiilor se calculează în conformitate cu punctul 1 din anexa II;
 - (ii) noile valori sunt publicate în completarea valorilor precedente, indicându-se perioada de raportare în care se aplică pentru prima dată;
 - (b) dacă anexele au fost modificate în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (a)-(f):
 - (i) nivelul de referință al emisiilor de CO₂ publicat anterior se recalculează în conformitate cu anexa I, ținând seama de parametrii modificați în conformitate cu una dintre literele (a)-(f) de la articolul 14 alineatul (1);
 - (ii) nivelul de referință recalculat al emisiilor de CO₂ este publicat și înlocuiește nivelul de referință precedent al emisiilor începând cu perioada de raportare în care se aplică pentru prima dată parametrii modificați în conformitate cu una dintre literele (a)-(f) de la articolul 14 alineatul (1).”;
 - (c) se adaugă următorul alineat:

„(3) În cazul unor modificări ale procedurilor de omologare de tip menționate la alineatul (2) litera (a), actul de punere în aplicare care prevede aceste modificări specifică sau stabilește o metodologie pentru definirea unuia sau a mai multor vehicule reprezentative pentru un subgrup de vehicule, inclusiv a ponderilor statistice ale acestora și a valorilor sarcinii utile și ale numărului de pasageri care vor fi utilizate pentru determinarea emisiilor de CO₂, pe baza cărora se determină ajustarea menționată la alineatul (2) litera (a), ținând cont de datele de monitorizare raportate în temeiul prezentului regulament și de caracteristicile tehnice ale vehiculelor indicate la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2017/2400. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2) din prezentul regulament.”;

(15) la articolul 13 alineatul (3), se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care datele din dosarele cu informații pentru client, certificatele de conformitate și certificatele de omologare individuală nu pot fi corectate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, autoritatea de omologare de tip responsabilă emite o declarație de corecție împreună cu datele corectate și transmite declarația respectivă Comisiei și părților implicate.”;

(16) se introduc următoarele articole 13a-13f:

„Articolul 13a

Monitorizarea și raportarea de către statele membre

(1) Începând cu perioada de raportare a anului [*OP: vă rugăm să inserați anul: dacă data intrării în vigoare este anterioară datei de 1 iulie, inserați anul anterior celui în care a intrat în vigoare regulamentul; dacă data intrării în vigoare este ulterioară datei de 30 iunie, inserați anul următor*], statele membre monitorizează datele specificate în anexa IV partea A referitoare la vehiculele grele noi înmatriculate pentru prima dată în Uniune.

Până la data de 30 septembrie a fiecărui an, începând din 2020, autoritățile competente din statele membre raportează Comisiei datele respective aferente perioadei de raportare precedente, cuprinsă între 1 iulie și 30 iunie, în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa V.

(2) Autoritățile competente responsabile de monitorizarea și raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament sunt cele desemnate de statele membre în conformitate cu articolul 7 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2019/631.

(3) Vehiculele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice fac obiectul obligației prevăzute la prezentul articol, cu excepția cazului în care sunt exceptate în temeiul altor dispoziții.

(4) Vehiculele înmatriculate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri, serviciile de asistență medicală de urgență, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile armate fac obiectul obligației prevăzute la prezentul articol, indiferent dacă sunt exceptate de la aplicarea articolului 3a, cu excepția cazului în care sunt exceptate în temeiul altor dispoziții.

Articolul 13b

Raportarea de către producători sau de către alte entități responsabile cu determinarea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele

(1) Producătorii sau alte entități responsabile cu determinarea unui vehicul greu cărora li se adresează obligațiile prevăzute la articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2400 sau la articolul 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1362 raportează datele vehiculului greu nou în conformitate cu dispozițiile prevăzute în partea B din anexa IV.

Până la data de 30 septembrie a fiecărui an, aceștia raportează Comisiei datele respective pentru fiecare vehicul greu nou cu o dată de determinare sau de evaluare cuprinsă în perioada de raportare care se încheie la 30 iunie, în conformitate cu procedura de raportare prevăzută în anexa V.

Prezentul alineat nu se aplică producătorilor sau altor entități exceptate în conformitate cu articolul 6b.

(2) Fiecare producător sau o altă entitate în sensul alineatului (1) desemnează un punct de contact pentru raportarea datelor în conformitate cu prezentul regulament.

(3) Obligația de raportare în temeiul articolului 13a alineatele (3) și (4) se aplică producătorilor și altor entități în sensul alineatului (1).

Articolul 13c

Registrul central de date privind vehiculele grele

(1) Comisia ține un registru central al datelor raportate pentru vehiculele grele («registru») în conformitate cu articolele 13a și 13b.

Registrul este disponibil publicului, cu excepția datelor menționate la punctul 3.2.2 din anexa V.

În ceea ce privește anexa IV partea B punctul 2 rubrica 23, valoarea este pusă la dispoziția publicului sub formă de interval, astfel cum este stabilit la anexa IV partea C.

(2) Registrul este gestionat de agenție în numele Comisiei.

Articolul 13d

Monitorizarea rezultatelor încercărilor de verificare efectuate pe șosea

(1) Comisia monitorizează, în cazul în care sunt disponibile, rezultatele încercărilor efectuate pe șosea în cadrul creat de Regulamentul (CE) nr. 595/2009 în vederea verificării emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru completarea prezentului regulament prin precizarea datelor care trebuie raportate de autoritățile competente din statele membre în sensul alineatului (1) din prezentul articol.

Articolul 13e

Calitatea datelor

(1) Autoritățile competente și producătorii sunt responsabili pentru corectitudinea și calitatea datelor pe care le raportează în temeiul articolelor 13a și 13b. Aceștia informează Comisia, fără întârziere, cu privire la orice eroare detectată în datele raportate.

(2) Comisia efectuează propriile verificări privind calitatea datelor raportate în temeiul articolelor 13a și 13b.

(3) În cazul în care Comisia este informată cu privire la existența unor erori ale datelor sau constată, în urma propriilor verificări, discrepanțe în setul de date, aceasta ia, după caz, măsurile necesare pentru a corecta datele publicate în registrul menționat la articolul 13c.

(4) Comisia poate, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, să stabilească măsurile de verificare și de corectare menționate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16.

Articolul 13f

Amenzi administrative

(1) Comisia poate impune o amendă administrativă în fiecare dintre următoarele cazuri:

(a) în cazul în care constată că datele raportate de către producător în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament se abat de la datele care rezultă din dosarele producătorului sau din certificatul de omologare de tip a motorului eliberat în cadrul creat de Regulamentul (CE) nr. 595/2009, iar abaterea a fost cauzată în mod intenționat sau din neglijență gravă;

(b) în cazul în care datele nu sunt transmise în termenul aplicabil în temeiul articolului 5 alineatul (1) și dacă întârzierea nu poate fi justificată în mod corespunzător.

În scopul verificării datelor menționate la litera (a), Comisia se consultă cu autoritățile de omologare relevante.

Amenzile administrative sunt eficace, proporționale și disuasive și nu depășesc 30 000 EUR pentru fiecare vehicul greu în legătură cu care au existat abateri sau întârzieri la transmiterea datelor, astfel cum se menționează la literele (a) și (b).

(2) Comisia adoptă, pe baza principiilor stabilite la alineatul (3) din prezentul articol, acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea procedurii și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative menționate la alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Actele delegate menționate la alineatul (2) trebuie să fie în conformitate cu următoarele principii:

(a) procedura stabilită de către Comisie respectă dreptul la bună administrare și, în special, dreptul de a fi ascultat și dreptul de acces la dosar, cu respectarea intereselor legitime legate de confidențialitate și de secretul comercial;

(b) la calcularea amenzii administrative adecvate, Comisia este ghidată de principiile eficienței, proporționalității și disuasiunii, luând în considerare, atunci când este relevant, gravitatea și efectele abaterii sau întârzierii, numărul vehiculelor grele în legătură cu care au existat abateri sau întârzieri la transmiterea datelor, buna-credință a producătorului, gradul de diligență și de cooperare din partea producătorului, repetarea, frecvența sau durata abaterii sau întârzierii, precum și sancțiunile anterioare aplicate aceluiași producător;

(c) amenzile administrative sunt colectate fără întârzieri nejustificate, cu stabilirea de termene de plată și, după caz, cu includerea posibilității de efectuare a plăților în mai multe tranșe și etape.

(4) Cuantumul amenzilor administrative sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.”;

(17) articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Modificări ale anexelor

- (1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în vederea modificării următoarelor elemente din anexa I pentru a ține seama de progresele tehnice, de evoluția logisticii transportului de marfă, de ajustările necesare ca urmare a punerii în aplicare a prezentului regulament și de modificările legislației de bază privind omologarea de tip, în special ale Regulamentelor (UE) 2018/858 și (UE) 595/2009:
 - (a) criteriile de definiție a subgrupurilor de vehicule prevăzute la punctul 1.1;
 - (b) criteriile de definiție a vehiculelor de uz specific prevăzute la punctul 1.2;
 - (c) criteriile privind domeniile de funcționare ale diferitelor tehnologii de propulsie prevăzute la punctul 1.3;
 - (d) lista profilurilor de operare prevăzută la punctul 1.4;
 - (e) ponderile aplicate pentru profilurile de operare, prevăzute la punctul 2.1;
 - (f) sarcinile utile, numărul de pasageri, masele pasagerilor, sarcinile utile maxime tehnic admisibile, numărul maxim de pasageri tehnic admisibil și volumele de mărfuri ale subgrupurilor de vehicule *sg* prevăzute la punctul 2.5;
 - (g) valorile kilometrajului anual prevăzute la punctul 2.6.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în vederea modificării următoarelor elemente din anexa IV:
 - (a) cerințele în materie de date specificate în părțile A și B pentru a ține seama de progresele tehnice, de ajustările necesare ca urmare a punerii în aplicare a prezentului regulament și de modificările legislației de bază privind omologarea de tip, în special ale Regulamentelor (UE) 2018/858 și (UE) 595/2009;
 - (b) actualizarea sau modificarea intervalelor prevăzute în partea C, astfel încât să se țină seama de modificările survenite în proiectarea vehiculelor grele și să se asigure menținerea relevanței intervalelor în scopuri de informare și comparabilitate.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 în vederea modificării următoarelor elemente din anexa V:
 - (a) ajustarea procedurii de monitorizare și raportare stabilite în anexa V, pentru a ține seama de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a prezentului regulament și pentru a o adapta la progresele tehnice;
 - (b) modificarea punctului 3.2 prin completarea cu datele nou adăugate în registru.”;

(18) articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

**„Articolul 15
Reexaminare**

În 2028, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere de modificare a prezentului regulament.”;

(19) articolul 17 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3b, articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și articolul 14 alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: *vă rugăm să inserați data intrării în vigoare a prezentului regulament*].”;

(b) la alineatul (3), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (2), articolul 13 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 13c alineatul (3), articolul 13d alineatul (2), articolul 13e alineatul (4), articolul 13f alineatul (2) și la articolul 14 alineatul (1) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.”;

(c) la alineatul (6), textul „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf și al articolului 14 alineatul (1)” se înlocuiește cu următorul text: „în temeiul articolului 11 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (4) al doilea paragraf, al articolului 13c alineatul (3), al articolului 13d alineatul (2), al articolului 13f alineatul (2) și al articolului 14 alineatul (1)”;

(20) anexele I, II și III la Regulamentul (UE) 2019/1242 se înlocuiesc cu textul din anexa I la prezentul regulament;

(21) textul din anexa II la prezentul regulament se adaugă la Regulamentul (UE) 2019/1242 sub forma anexelor IV, V și VI.

Articolul 2

Abrogarea Regulamentului (UE) 2018/956

Regulamentul (UE) 2018/956 se abrogă de la [OP: *vă rugăm să inserați data aplicării*].

Trimiterile la Regulamentul (UE) 2018/956 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI la prezentul regulament.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

Regulamentul se aplică de la 1 iulie [*OP: vă rugăm să inserați anul calendaristic = anul care cuprinde data de 1 iulie după intrarea în vigoare a prezentului act*].

Cu toate acestea, în ceea ce privește perioadele de raportare anterioare datei de [*OP: vă rugăm să inserați data = data aplicării*], Regulamentul (UE) 2019/1242, astfel cum se aplică la 30 iunie [*OP: vă rugăm să inserați anul calendaristic = anul care cuprinde data de 1 iulie după intrarea în vigoare a prezentului act*] și Regulamentul (UE) 2018/956, astfel cum se aplică la 30 iunie [*OP: vă rugăm să inserați anul calendaristic = anul care cuprinde data de 1 iulie după intrarea în vigoare a prezentului act*] se aplică în continuare.

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*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de regulament de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii și integrarea obligațiilor de raportare și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956.

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

Rubrica 3 – Resurse naturale și mediu

Titlul 9 – Mediu și politici climatice

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

o acțiune nouă

o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare²⁵

prelungirea unei acțiuni existente

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

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al prezentei propuneri este de a stabili noi standarde de emisii cu scopul de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele noi și a contribui la trecerea la o mobilitate cu emisii zero în contextul mai larg al îndeplinirii obiectivelor climatice mai ambițioase ale UE până în 2030 și al realizării neutralității climatice a UE până în 2050.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale prezentei propuneri sunt:

Să reducă emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, în conformitate cu obiectivele climatice ale UE, contribuind în același timp la sporirea securității energetice a UE.

Să ofere operatorilor și utilizatorilor europeni din domeniul transporturilor, în marea lor majoritate IMM-uri, beneficii de pe urma utilizării pe scară mai largă a vehiculelor eficiente energetic.

Să consolideze poziția de lider tehnologic și în materie de inovare a UE în această industrie prin investiții canalizate în tehnologii cu emisii zero.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

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

²⁵ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

Propunerea va asigura reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele, va oferi beneficii operatorilor și utilizatorilor din domeniul transporturilor în ceea ce privește calitatea aerului și reducerea consumului de energie și va consolida poziția de lider tehnologic și în materie de inovare a lanțului valoric din sectorul autovehiculelor. Se preconizează că beneficiile conexe suplimentare vor fi creșterea eficienței energetice și a securității energetice.

1.4.4. Indicatori de performanță

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

Au fost identificați următorii indicatori:

1. media emisiilor de CO₂ ale parcului de vehicule grele noi de la nivelul UE, măsurată la omologarea de tip, va fi monitorizată anual;
2. emisiile totale de GES ale vehiculelor grele vor fi monitorizate prin inventarele anuale ale emisiilor de GES ale statelor membre;
3. numărul și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute nou înmatriculate vor fi monitorizate prin intermediul datelor anuale de monitorizare transmise de statele membre;
4. nivelul de inovare va fi măsurat în ceea ce privește noile brevete ale producătorilor europeni de automobile legate de tehnologiile cu emisii zero prin intermediul bazelor de date disponibile publicului privind brevetele;
5. nivelul de ocupare a forței de muncă va fi monitorizat pe baza statisticilor Eurostat puse la dispoziția publicului privind datele referitoare la ocuparea forței de muncă la nivel sectorial în UE.

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

Producătorii de vehicule grele nou înmatriculate în Uniune vor trebui să monitorizeze și să raporteze datele privind emisiile și să respecte obiectivele revizuite privind emisiile specifice de CO₂

Statele membre vor trebui să raporteze anual Comisiei și Agenției Europene de Mediu (AEM) date tehnice privind vehiculele grele nou înmatriculate.

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre în mod individual.

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră care nu poate fi rezolvată doar prin luarea de măsuri la nivel național sau local. Coordonarea acțiunilor climatice trebuie realizată la nivel european, iar acțiunea UE este justificată din motive de subsidiaritate.

Inițiativele adoptate la nivel național și local nu vor fi suficiente. Lipsa unei acțiuni coordonate la nivelul UE s-ar traduce într-un risc de fragmentare a pieței. Pe cont propriu, statele membre individuale ar reprezenta, de asemenea, o piață prea mică pentru a stimula schimbările la nivel de sector și pentru a crea economii de scară.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Propunerea se bazează pe legislația existentă atât în ceea ce privește obligațiile de monitorizare și raportare, cât și standardele privind emisiile de CO₂.

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

Prezenta propunere este compatibilă cu obiectivele instrumentului NextGenerationEU și ale cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027²⁶, care vor contribui la realizarea dublei tranziții verzi și digitale vizate de Europa.

Prezenta propunere legislativă este complementară și menține coerența cu propunerile relevante din pachetul „Pregătiți pentru 55”, precum și cu propunerea privind Euro 7.

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de redistribuire*

Nu se aplică

²⁶ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_ro.

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

durată limitată

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

durată nelimitată

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2024 până în 2025,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)²⁷

Gestiune directă asigurată de Comisie

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

Gestiune partajată cu statele membre

Gestiune indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară către:

- țări terțe sau organisme pe care le-au desemnat acestea;
- organizații internaționale și agenții ale acestora (a se preciza);
- BEI și Fondului european de investiții;
- organismele menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- organisme de drept public;
- organisme de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;
- organisme de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;
- persoane cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

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

Observații:

Nu se aplică.

²⁷ Explicații detaliate privind modurile de gestiune, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/RO/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Norme în materie de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Inițiativa implică utilizarea creditelor din cadrul acordurilor administrative existente între DG CLIMA și JRC și o creștere a contribuției pentru AEM.

Este necesară colectarea extinsă de date din diferite surse, inclusiv din partea statelor membre, a producătorilor de automobile și a autorităților naționale de omologare de tip. Coordonarea activităților de colectare a datelor este realizată de AEM și DG CLIMA, sprijinite de JRC.

Statele membre și producătorii raportează anual date privind înmatriculările de vehicule noi. Aceste seturi de date stau la baza stabilirii respectării standardelor de către producători și a aplicării eventualelor amenzi. Datele sunt apoi confirmate printr-o decizie a Comisiei.

Propunerea necesită o evaluare suplimentară a datelor de către Comisie și AEM ținând seama de grupurile de vehicule nou incluse, dispozițiile privind acordarea unei derogări pentru micii producători și transferul de vehicule.

Datele privind consumul de combustibil și/sau de energie electrică în condiții reale de conducere înregistrat la bordul vehiculelor, precum și datele privind performanța în circulație vor fi raportate anual, inclusiv pentru vehiculele adăugate la domeniul de aplicare. Dispozițiile juridice existente referitoare la colectarea datelor obținute în condiții reale de conducere și la procedura de verificare în circulație au fost consolidate de colegiutor, comparativ cu propunerea Comisiei.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

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

Propunerea nu pune în aplicare un program financiar, ci elaborează o politică pe termen lung. Nu sunt aplicabile modul de gestiune, mecanismele de punere în aplicare a finanțării, modalitățile de plată și strategia de control în legătură cu ratele de eroare

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

Metodele de control preconizate sunt prevăzute în Regulamentul financiar și în normele de aplicare. Prezenta propunere nu se referă la un program de cheltuieli.

Monitorizarea eficientă și corectă a datelor privind înmatricularea vehiculelor este esențială pentru asigurarea securității juridice în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației și pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile între diferiții producători în cadrul pieței unice a UE.

Colectarea datelor obținute în condiții reale de conducere și procedura de verificare în circulație vor garanta posibilitatea de a detecta nereguli în datele privind înmatricularea vehiculelor și de a lua măsuri eficiente de remediere în timp util și vor contribui, de asemenea, la asigurarea faptului că eficacitatea pe termen lung a obiectivelor UE privind emisiile de CO₂ nu este subminată.

Principalele sisteme de control intern includ verificarea datelor privind înmatricularea vehiculelor și a datelor tehnice raportate.

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

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

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

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

Pe lângă aplicarea Regulamentului financiar pentru prevenirea fraudei și a neregulilor, cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ și extinderea domeniului de aplicare prevăzute în prezenta propunere vor fi însoțite de o monitorizare și raportare intensificate ale seturilor de date privind verificarea în circulație și emisiile în condiții reale de conducere.

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			
	Număr	Dif./Nedif. ²⁸	din partea țărilor AELS ²⁹	din partea țărilor candidate ³⁰	din partea țărilor terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
3	09 02 03 Atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea	Dif.	DA	NU	NU	NU
3	09 10 02 Agenția Europeană de Mediu	Dif.	DA	DA	NU	NU
7	20 02 01 01 Personal contractual	Nedif.	NU	NU	NU	NU

Noile linii bugetare solicitate: Nu se aplică

²⁸ Dif. = credite diferențiate/Nedif. = credite nediferențiate.

²⁹ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

³⁰ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual			3	„Resurse naturale și mediu”				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Credite operaționale								
09 02 03 Atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea	Angajamente	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Plăți	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
		(3)						
TOTAL credite pentru DG CLIMA	Angajamente	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Plăți	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- JRC va juca un rol esențial pentru a sprijini Comisia cu o parte dintre activitățile tehnice necesare. Există un acord administrativ între DG CLIMA și JRC.

Agenția: AEM - Agenția Europeană de Mediu			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Credite operaționale								
Titlul 1: Cheltuieli cu personalul	Angajamente	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Plăți	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Titlul 2: Infrastructură	Angajamente	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Plăți	(2b)		0,080	0,080			0,160
Titlul 3: Cheltuieli operaționale	Angajamente	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Plăți	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
		(3)						
TOTAL credite pentru AEM*	Angajamente	= 1a + 1b + 1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Plăți	= 2a + 2b + 2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

* Impactul bugetar al resurselor financiare suplimentare pentru Agenția Europeană de Mediu va fi compensat printr-o reducere compensatorie de la bugetul LIFE, mai precis de la linia bugetară 09 02 03 a DG CLIMA privind atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea.

- Cheltuieli cu personalul: vor fi necesari un agent temporar (AD) suplimentar și un agent contractual (AC) suplimentar pentru a sprijini: (i) coordonarea, pregătirea și monitorizarea colectării, analizei și prelucrării datelor suplimentare necesare pentru a gestiona creșterea numărului absolut de emisii ale vehiculelor care trebuie monitorizate și raportate, (ii) implementarea și utilizarea sistemului de raportare, a sistemelor de asigurare a calității și de control al calității datelor pentru vehiculele nou adăugate prin extinderea domeniului de aplicare, precum și gestionarea datelor și furnizarea de asistență tehnică pentru producătorii suplimentari.

Sunt necesari trei agenți contractuali suplimentari (dintre care doi în 2024) pentru următoarele sarcini:

Sprijin pentru pregătirea și dezvoltarea unei serii de metodologii de certificare detaliate (de exemplu: pentru demonstrarea îndeplinirii criteriilor de calitate ale UE pentru eliminarea dioxidului de carbon, astfel cum se prevede la articolul 8 din propunerea de regulament adecvat);

Colectarea de date privind procedurile de monitorizare, raportare și verificare, de exemplu, pentru o serie de activități de agricultură a carbonului legate de reumidificarea zonelor umede, gestionarea culturilor și inițiativele de împădurire/reîmpădurire;

Sprijin pentru asigurarea conexiunii între registre (de exemplu: sistemele de certificare și inventarele naționale ale gazelor cu efect de seră).

- Cheltuieli pentru infrastructură și operaționale: AEM va avea nevoie de investiții inițiale în sisteme informatice în primii doi ani (în valoare totală de 160 000 EUR) pentru prelucrarea datelor, pentru verificarea respectării standardelor luând în considerare, de asemenea, numărul mai mare de vehicule și de producători. Vor fi necesare, de asemenea, cheltuieli anuale recurente în domeniul informaticii pentru întreținerea și actualizarea periodică a fluxurilor de lucru pentru raportare, a bazelor de date MSSQL și a altor instrumente informatice.

○ TOTAL credite operaționale			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
	Angajamente	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Plăți	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 3 din cadrul financiar multianual	Angajamente	= 4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Plăți	= 5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

milioane EUR (cu trei zecimale)

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

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA							
○ Resurse umane			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Alte cheltuieli administrative							
TOTAL pentru DG CLIMA	Credite		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Este necesar un agent contractual echivalent normă întreagă pentru gestionarea datelor suplimentare.

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

milioane EUR (cu trei zecimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Plăți		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările	↓	Tip ³¹	Costuri medii	REALIZĂRI										TOTAL	
				2023		2024		2025		2026		2027		Total nr.	Total costuri
				Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ³² ...															
- Realizare															
- Realizare															

³¹ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de exemplu: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).

³² Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

- Realizare														
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1														
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2														
- Realizare														
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2														
TOTALURI														

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

3.2.3.1. Impactul estimat asupra resurselor umane ale AEM

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
--	------	------	------	------	-------

Agenți temporari (grade AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Agenți temporari (grade AST)					
Agenți contractuali	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Experți naționali detașați					

TOTAL	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Cerințe privind personalul (ENI):

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Agenți temporari (grade AD)	1	1	1	1	1
Agenți temporari (grade AST)					
Agenți contractuali	3	4	4	4	4
Experți naționali detașați					

TOTAL	4	5	5	5	5
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Necesarul estimat de credite administrative în cadrul Comisiei

3.2.3.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	-------

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual						
Resurse umane		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Alte cheltuieli administrative						
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

În afara RUBRICII 7³³ din cadrul financiar multianual						
		Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică
Resurse umane						

³³ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

Alte cheltuieli cu caracter administrativ						
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual		Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică

TOTAL		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
--------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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 ce gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

3.2.3.4. 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:

Estimări exprimate în echivalent normă întreagă

	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
O Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)					
20 01 02 01 (sediul și în reprezentanțele Comisiei)					
20 01 02 03 (delegații)					
01 01 01 01 (cercetare indirectă)					
01 01 01 11 (cercetare directă)					
O Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)³⁴					
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)		1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)					
XX 01 xx yy zz³⁵	- la sediul				
	- în delegații				
01 01 01 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)					
TOTAL		1	1	1	1

XX este domeniul de politică sau titlul din buget vizat.

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

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	
Personal extern	Ar fi necesar 1 AC în cadrul Comisiei pentru a face față complexității sporite și domeniului de aplicare extins al legislației, precum și sarcinilor suplimentare de supraveghere și gestionare asociate.

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

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

Nu sunt prevăzute cheltuieli operaționale suplimentare. În orice caz, eventualele cheltuieli vor fi asigurate în cadrul pachetului financiar LIFE.

³⁴ AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

³⁵ Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

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.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

nu prevede cofinanțare din partea terților

prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	2023	2024	2025	2026	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 ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Articolul 4 2 9						

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

Nu se aplică

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

³⁶

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.

Ar putea fi generate venituri din prime pentru emisiile suplimentare de CO₂. Veniturile plătibile de către producători vor fi considerate în continuare venituri la bugetul general al UE.