

Bruxelles, 5 martie 2026
(OR. en)

7009/26
ADD 1

**Dosar interinstituțional:
2026/0068 (COD)**

COMPET 278
IND 165
MI 215
MAP 74
FDI 7
TRANS 124
CLIMA 113
ENV 200
ENER 108
ECOFIN 291
UD 52
POLCOM 84
CODEC 395

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	5 martie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 100 annex
Subiect:	ANEXE la Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de instituire a unui cadru de măsuri pentru accelerarea capacității industriale și a decarbonizării în sectoare strategice și de modificare a Regulamentelor (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 și (UE) 2024/3110

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 100 annex.

Anexă: COM(2026) 100 annex



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.3.2026
COM(2026) 100 final

ANNEXES 1 to 4

ANEXE

la

Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de instituire a unui cadru de măsuri pentru accelerarea capacității industriale și a
decarbonizării în sectoare strategice și de modificare a Regulamentelor (UE) 2018/1724,
(UE) 2024/1735 și (UE) 2024/3110**

{SEC(2026) 70 final} - {SWD(2026) 70 final} - {SWD(2026) 71 final} -
{SWD(2026) 72 final}

CUPRINS

ANEXA I

Sectoare strategice pentru zonele de accelerare a producției industriale **Error! Bookmark not defined.**

ANEXA II

Cerințe privind emisiile scăzute de dioxid de carbon și originea din Uniune pentru industriile mari consumatoare de energie**Error! Bookmark not defined.**

Partea I – Proceduri de achiziții publice.....**Error! Bookmark not defined.**

Partea II – Alte forme de intervenție publică**Error! Bookmark not defined.**

ANEXA III

Cerințe privind originea din Uniune pentru vehicule.....**Error! Bookmark not defined.**

Partea I – Proceduri de achiziții publice de vehicule electrice..**Error! Bookmark not defined.**

Partea II – Alte forme de intervenție publică și sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor**Error! Bookmark not defined.**

Partea III – Credite suplimentare pentru vehiculele mici cu emisii zero **Error! Bookmark not defined.**

ANEXA IV

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/1724.....**Error! Bookmark not defined.**

ANEXA I

Sectoare strategice pentru zonele de accelerare a producției industriale

1. Industrii mari consumatoare de energie:
 - (a) fabricarea hârtiei și a produselor din hârtie, astfel cum sunt clasificate la codul C17 din NACE;
 - (b) fabricarea produselor de cocserie și a produselor obținute prin rafinarea petrolului, astfel cum sunt clasificate la codul C19 din NACE;
 - (c) fabricarea substanțelor și a produselor chimice, astfel cum sunt clasificate la codul C20 din NACE;
 - (d) fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice, astfel cum sunt clasificate la codul C22 din NACE;
 - (e) fabricarea altor produse minerale nemetalice, astfel cum sunt clasificate la codul C23 din NACE;
 - (f) fabricarea metalelor comune, astfel cum sunt clasificate la codul C24 din NACE.
2. Industria autovehiculelor: fabricarea autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor, astfel cum sunt clasificate la codul C29 din NACE;
3. Tehnologiile „zero net”, astfel cum sunt menționate la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2024/1735.

ANEXA II

Cerințe privind emisiile scăzute de dioxid de carbon și originea din Uniune pentru industriile mari consumatoare de energie

Partea I – Proceduri de achiziții publice

În situațiile în care, în contextul procedurilor de achiziții publice lansate la 1 ianuarie 2029 sau după această dată care intră în domeniul de aplicare al Directivelor 2014/23/UE, 2014/24/UE sau 2014/25/UE, în cazul în care contractele, contractele de lucrări sau concesiunile de lucrări includ achiziții de produse din industriile mari consumatoare de energie, autoritățile contractante solicită următoarele cote procentuale minime:

- (a) oțel și orice produs a cărui performanță depinde în principal de oțel, destinate utilizării în clădiri, infrastructuri și autovehicule de uz civil: cel puțin 25 % din volumul total de oțel utilizat trebuie să aibă emisii scăzute de dioxid de carbon;
- (b) beton și mortar, precum și orice produs a cărui performanță depinde în principal de beton și mortar, destinate utilizării în clădiri și infrastructuri în scopuri civile: cel puțin 5 % din volumul total de beton și mortar utilizat, inclusiv clincherul și cimentul utilizate pentru producerea acestora, trebuie să aibă emisii scăzute de dioxid de carbon și originea din Uniune;
- (c) aluminiu și orice produs a cărui performanță depinde în principal de aluminiu, destinate utilizării în clădiri, infrastructuri și autovehicule de uz civil: cel puțin 25 % din volumul total de aluminiu utilizat trebuie să aibă emisii scăzute de dioxid de carbon și originea din Uniune.

Partea II – Alte forme de intervenție publică

În cazul schemelor instituite sau actualizate la 1 ianuarie 2029 sau după această dată care aduc beneficii gospodăriilor sau întreprinderilor și care vizează în principal sprijinirea construirii

sau a renovării clădirilor în scopuri rezidențiale și comerciale și a infrastructurii, precum și leasingul și achiziționarea de autovehicule în scopuri civile, statele membre, autoritățile regionale sau locale, organismele de drept public sau asociațiile formate din una sau mai multe astfel de autorități sau din unul sau mai multe astfel de organisme de drept public se asigură că sunt eligibili numai beneficiarii care respectă următoarele cerințe minime:

- (a) oțel și orice produs a cărui performanță depinde în principal de oțel: cel puțin 25 % din volumul total de oțel utilizat în produsul sau proiectul care beneficiază de sprijin trebuie să aibă emisii scăzute de dioxid de carbon;
- (b) beton și mortar, precum și orice produs a cărui performanță depinde în principal de beton și mortar: cel puțin 5 % din volumul total de beton și mortar utilizat, inclusiv clincherul și cimentul utilizate pentru producerea acestora, în produsul sau proiectul care beneficiază de sprijin trebuie să aibă emisii scăzute de dioxid de carbon și originea din Uniune;
- (c) aluminiu și orice produs a cărui performanță depinde în principal de aluminiu: cel puțin 25 % din volumul total de aluminiu utilizat în produsul sau proiectul care beneficiază de sprijin trebuie să aibă emisii scăzute de dioxid de carbon și originea din Uniune.

Cerințe privind originea din Uniune pentru vehicule

Partea I – Proceduri de achiziții publice de vehicule electrice

Vehiculele pur electrice (PEV), vehicule electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) sau vehiculele cu pilă de combustie (FCV) noi achiziționate, luate în leasing, închiriate sau cumpărate cu plata în rate în cadrul procedurilor de achiziții publice care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/24/UE sau al Directivei 2014/25/UE, lansate la sau după [OP: a se introduce data = șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] trebuie să respecte cerințele privind originea din Uniune prevăzute în prezenta anexă.

Vehiculele PEV, OVC-HEV și FCV noi care sunt utilizate pentru furnizarea de servicii obținute prin proceduri de achiziții publice care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/24/UE sau al Directivei 2014/25/UE trebuie să respecte cerințele privind originea din Uniune prevăzute în prezenta anexă.

Vehiculele menționate la primul și al doilea paragraf includ următoarele cerințe privind originea din Uniune:

- (a) vehiculul trebuie să fie asamblat în Uniune;
- (b) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor – cu excepția bateriei – trebuie să fie de cel puțin 70 %;
- (c) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, cu originea din Uniune;
- (d) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin cinci componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, materialul catodic activ și sistemul de gestionare a bateriilor, cu originea din Uniune;
- (e) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor grupului motopropulsor electric cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor grupului motopropulsor electric trebuie să fie de cel puțin 50 %;
- (f) raportul dintre prețul franco fabrică total al sistemelor electronice principale cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor sistemelor electronice principale trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 50 %.

Cerințele prevăzute la literele (d), (e) și (f) se aplică de la [OP: a se introduce data = trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Prin derogare de la cerințele stabilite mai sus, vehiculele electrice mici din subcategoria M1E, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, includ următoarele cerințe privind originea din Uniune:

1. vehiculul trebuie să fie asamblat în Uniune
2. și unul dintre cele două criterii de mai jos:
 - (a) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 70 % sau

- (b) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, cu originea din Uniune.

La cererea unui producător de vehicule, toate vehiculele PEV, OVC-HEV sau FCV de la producătorul de vehicule respectiv pot fi considerate conforme, pentru o perioadă de douăsprezece luni, cu cerințele privind originea din Uniune dacă producătorul respectiv demonstrează că numărul total al tuturor vehiculelor PEV, OVC-HEC sau FCV conforme cu cerințele privind originea din Uniune care au fost asamblate de producătorul de vehicule respectiv în perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie (inclusiv) a anului precedent reprezintă un procent mai mare decât sau egal cu 85 % din numărul total de vehicule PEV, OVC-HEV sau FCV de la același producător de vehicule care au fost înmatriculate în Uniune în aceeași perioadă.

În cazul în care procedurile de achiziții publice se referă la contractele de achiziții publice de servicii menționate la al doilea paragraf, se consideră că vehiculele deja înmatriculate în Uniune respectă cerințele stabilite în prezenta anexă până la 31 decembrie 2035.

Partea II – Alte forme de intervenție publică și sprijin financiar pentru vehiculele întreprinderilor

În cazul schemelor instituite sau actualizate după [OP: a se introduce data = șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] care sprijină achiziționarea, leasingul, închirierea sau cumpărarea cu plata în rate de vehicule PEV, OVC-HEV sau FCV noi, statele membre, autoritățile regionale sau locale, organismele de drept public sau asociațiile formate din una sau mai multe astfel de autorități sau din unul sau mai multe astfel de organisme de drept public se asigură că numai vehiculele care respectă cerințele minime de mai jos privind originea din Uniune sunt eligibile în cadrul schemei.

Pentru a lua în considerare autoturismele și camionetele întreprinderilor „fabricate în Uniunea Europeană” în conformitate cu articolul 4 din [Propunerea de regulament din 16 decembrie 2025 privind vehiculele nepoluante ale întreprinderilor], se aplică cerințele de mai jos:

- (a) vehiculul trebuie să fie asamblat în Uniune
- (a) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 70 %
- (b) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, cu originea din Uniune;
- (c) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin cinci componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, materialul catodic activ și sistemul de gestionare a bateriilor, cu originea din Uniune;
- (d) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor grupului motopropulsor electric cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor grupului motopropulsor electric trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 50 %;
- (e) raportul dintre prețul franco fabrică total al sistemelor electronice principale cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor sistemelor electronice principale trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 50 %.

Cerințele prevăzute la literele (d), (e) și (f) se aplică de la [OP: a se introduce data = trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Prin derogare de la cerințele stabilite mai sus, vehiculele electrice mici din subcategoria M1E, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, includ următoarele cerințe privind originea din Uniune:

1. vehiculul trebuie să fie asamblat în Uniune
2. unul dintre cele două criterii de mai jos:
 - (a) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 70 % sau
 - (b) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, cu originea din Uniune.

La cererea unui producător de vehicule, toate vehiculele PEV, OVC-HEV sau FCV de la producătorul de vehicule respectiv pot fi considerate conforme, pentru o perioadă de douăsprezece luni, cu cerințele privind originea din Uniune dacă producătorul respectiv demonstrează că toate vehiculele PEV, OVC-HEV sau FCV conforme cu cerințele privind originea din Uniune care au fost asamblate de producătorul de vehicule respectiv în perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie (inclusiv) a anului precedent reprezintă un procent mai mare decât sau egal cu 85 % din numărul total de vehicule PEV, OVC-HEV sau FCV de la același producător de vehicule care au fost înmatriculate în Uniune în aceeași perioadă.

Partea III – Credite suplimentare pentru vehiculele mici cu emisii zero

În scopul considerării vehiculelor ca fiind „fabricate în UE” în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (UE) 2019/631 [astfel cum a fost modificat prin propunerea de regulament din 16 decembrie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele ușoare noi și etichetarea vehiculelor], se aplică următoarele criterii:

1. vehiculul trebuie să fie asamblat în Uniune
2. și unul dintre cele două criterii de mai jos:
 - (a) raportul dintre prețul franco fabrică total al componentelor vehiculului – cu excepția bateriei vehiculului – cu originea din Uniune și prețul franco fabrică total al tuturor componentelor vehiculului – cu excepția bateriei – trebuie să fie mai mare decât sau egal cu 70 % sau
 - (b) bateria de tracțiune a vehiculului trebuie să conțină cel puțin trei componente specifice principale ale bateriilor, printre care celulele de baterii, cu originea din Uniune.

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/1724

Anexele I și II se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

- (a) următorul rând „Proceduri de acordare a autorizațiilor” se adaugă în tabelul pentru „Domenii de informații privind întreprinderile” înainte de rândul „AJ. Proiecte privind materiile prime critice”:

„Proceduri de acordare a autorizațiilor	Informații privind procedurile de acordare a autorizațiilor pentru proiectele de producție industrială, inclusiv pentru proiectele de producere de tehnologie «zero net» și privind materiile prime critice.”;
---	--

- (b) pe rândul „R. Proiecte de producere de tehnologie «zero net»”, în a doua coloană, punctul 1 se elimină;
- (c) pe rândul „AJ. Proiecte privind materiile prime critice”, în a doua coloană, punctul 2 se elimină.

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

- (a) rândul „Demararea, desfășurarea și închiderea unei activități comerciale” se modifică după cum urmează:

- (a) în a doua coloană, se adaugă un al doilea paragraf, după cum urmează:

„Autorizația de desfășurare a unei activități comerciale, inclusiv procedurile legate de toate autorizațiile relevante pentru construirea și exploatarea proiectelor privind materiile prime critice¹, procedurile pentru toate autorizațiile relevante pentru construirea, extinderea, conversia și exploatarea proiectelor de producere de tehnologie zero net² și procedurile legate de proiectele de producție industrială.”;

- (b) în a treia coloană, se adaugă al doilea paragraf, după cum urmează:

„Confirmarea cererii de autorizare a activității comerciale, precum și a tuturor rezultatelor procedurilor legate de proiectele privind materiile prime critice, de producere de tehnologii «zero net» și de producție industrială (de la confirmarea faptului că respectiva cerere este completă până la notificarea deciziei exhaustive privind rezultatul procedurii, inclusiv prin intermediul punctului de contact desemnat).”;

¹ Proces care acoperă toate autorizațiile relevante pentru construirea și exploatarea proiectelor privind materiile prime critice, inclusiv autorizațiile de construcție, privind regimul chimic și de racordare la rețea, precum și evaluările și autorizațiile de mediu, în cazul în care acestea sunt necesare, și care cuprinde toate cererile și procedurile, de la confirmarea că respectiva cerere este completă până la notificarea deciziei exhaustive privind rezultatul procedurii prin intermediul punctului unic de contact în cauză în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2024/1252.

² Proceduri pentru toate autorizațiile relevante pentru construirea, extinderea, conversia și exploatarea proiectelor de producere de tehnologie «zero net» și a proiectelor strategice «zero net», inclusiv autorizațiile de construcție, privind regimul chimic și de racordarea la rețea, evaluările și autorizațiile de mediu, dacă sunt necesare, care cuprind toate cererile și procedurile.

- (b) rândurile „Proiecte privind materiile prime critice” și „Proiecte de producere de tehnologie «zero net»” se elimină.