

**Bruxelles, 22 mai 2026
(OR. en)**

8947/26

**Dosar interinstituțional:
2025/0421 (COD)**

**TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Nr. doc. Csie:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Subiect:	Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind vehicule nepoluante ale întreprinderilor - Raport intermediar

I. INTRODUCERE

1. Comisia a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului la 18 decembrie 2025, ca parte a pachetului privind sectorul autovehiculelor.
2. Propunerea urmărește să abordeze adoptarea redusă și disponibilitatea insuficientă a autoturismelor și camionetelor ușoare cu emisii zero și cu emisii scăzute, prin introducerea unor obiective specifice pentru autoturismele și camionetele ușoare cu emisii zero și cu emisii scăzute în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, deoarece aceste parcuri au o pondere ridicată în înmatriculările de vehicule noi și o rată de reînnoire mai rapidă. Vizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor ar trebui să stimuleze competitivitatea industriei autovehiculelor din UE și ar avea, de asemenea, un efect de propagare asupra pieței vehiculelor de ocazie pentru aceste vehicule.

În plus, aceasta propune, de asemenea, ca sprijinul financiar acordat de statele membre pentru a accelera și mai mult adoptarea acestor vehicule să fie limitat, începând din 2028, la vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute „fabricate în Uniunea Europeană”, astfel cum va fi definit conceptul în actul legislativ privind accelerarea activității industriale.

II. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE ÎN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

3. Parlamentul European a desemnat în comun Comisia pentru mediu și Comisia pentru transport cu privire la această propunere, avându-i pe dl Tiemo Wölken (S&D, DE – ENVI) și dl François Kalfon (S&D, FR – TRAN) în calitate de raportori. Parlamentul European intenționează să voteze asupra poziției sale în plen la 23 noiembrie 2026.
4. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul în cadrul celei de a 604-a sesiuni plenare a sale, la 18 martie 2026. Comitetul Regiunilor nu și-a adoptat încă avizul.

III. PROGRESELE ÎNREGISTRATE ÎN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE

5. Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început examinarea propunerii la 13 ianuarie 2026 cu o prezentare generală a propunerii și a evaluării de impact aferente. Grupul de lucru și-a continuat lucrările la 3 și 17 februarie, 3 și 17 martie, 14 aprilie și 19 mai 2026.
6. De la prezentarea propunerii și a evaluării impactului, statele membre și-au exprimat, în general, sprijinul pentru obiectivul de accelerare a adoptării vehiculelor cu emisii zero și de consolidare a competitivității industriei autovehiculelor din Uniune. În același timp, există opinii divergente cu privire la cea mai adecvată abordare în materie de reglementare pentru atingerea acestor obiective.

7. Unele state membre consideră că completarea abordării care vizează oferta, bazată pe standarde privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane, cu măsuri care vizează cererea, orientate în mod specific către parcurile de vehicule ale întreprinderilor, ar putea contribui la accelerarea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute și la crearea unor piețe-lider stabile pentru industria europeană a autovehiculelor. Alte state membre își exprimă îngrijorarea cu privire la caracterul obligatoriu și la valoarea adăugată globală a obiectivelor propuse, la proporționalitatea acestora în raport cu sarcina administrativă generată, la posibilele efecte asupra întreprinderilor și IMM-urilor și la posibilitatea ca propunerea să fie excesiv de intervenționistă. Aceste preocupări s-au reflectat, de asemenea, într-un document neoficial comun prezentat de un grup semnificativ de state membre. Un stat membru și-a exprimat opoziția față de propunere în forma sa actuală, deși în principiu sprijină obiectivul de electrificare a parcului auto. În același timp, mai multe state membre, deși au menținut rezerve cu privire la elemente ale propunerii, și-au exprimat disponibilitatea de a continua discuțiile tehnice în vederea identificării unor eventuale soluții de compromis.
8. În cursul președinției cipriote, grupul de lucru a efectuat o primă examinare completă articol cu articol a propunerii. Discuțiile s-au axat în special pe domeniul de aplicare și definiții, pe nivelul de ambiție al obiectivelor propuse, pe obligațiile de raportare și pe sarcina administrativă, precum și pe interacțiunea dintre propunere și dosarele legislative conexe, în special revizuirea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane și actul legislativ privind accelerarea activității industriale.
9. Pentru a facilita discuțiile și a face pași înainte în lucrările tehnice, președinția a distribuit o notă de orientare și o primă propunere de compromis care reflectă observațiile și sugestiile de redactare formulate de delegații pe parcursul discuțiilor. Prima propunere de compromis a fost discutată în cadrul grupului de lucru la 19 mai 2026 și a fost în general salută de delegații drept o bază constructivă pentru continuarea discuțiilor tehnice, însă s-au menținut rezerve semnificative cu privire la aspecte politice esențiale ale propunerii. Președinția a facilitat totodată schimburile privind fezabilitatea raportării și metodologiile de colectare a datelor, inclusiv prezentări din partea statelor membre cu privire la practicile existente în materie de înregistrare și raportare. În acest context, mai multe state membre au subliniat necesitatea unor lucrări tehnice suplimentare privind metodologiile de colectare a datelor și interconexiunile dintre registre, pentru a asigura o abordare coerentă și funcțională în toate statele membre.

10. Statele membre au formulat, de asemenea, întrebări cu privire la cerința „fabricat în Uniunea Europeană” și la eventualele implicații ale acesteia, inclusiv în ceea ce privește domeniul de aplicare al noțiunii de „sprijin financiar” și interacțiunea acesteia cu schemele naționale de sprijin. Câteva state membre au pus întrebări și cu privire la interacțiunea articolului 4 cu competențele fiscal-bugetare naționale. Discuțiile cu privire la aceste aspecte au evoluat în continuare în urma publicării propunerii de act legislativ privind accelerarea activității industriale la 4 martie 2026. În același timp, statele membre au subliniat că ar fi necesară o mai mare claritate în ceea ce privește sensul practic al cerinței „fabricat în Uniunea Europeană” pentru a evalua impactul pe care l-ar putea avea limitarea sprijinului financiar la vehiculele produse sub această etichetă. Continuarea progreselor cu privire la aceste aspecte va depinde parțial de modul în care înaintează discuțiile în cadrul grupurilor de pregătire relevante care examinează actul legislativ privind accelerarea activității industriale.
11. Discuțiile purtate în timpul președinției cipriote au permis clarificări tehnice utile și o mai bună identificare a principalelor chestiuni politice și orizontale care necesită lucrări suplimentare. În același timp, discuțiile au confirmat legăturile strânse dintre prezenta propunere, revizuirea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane și actul legislativ privind accelerarea activității industriale. Progresele înregistrate cu privire la aceste dosare conexe vor avea, prin urmare, un impact important asupra lucrărilor viitoare cu privire la propunere.

IV. CONCLUZIE

12. Având în vedere cele de mai sus, Coreperul și Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) sunt invitate să ia act de prezentul raport intermediar în cadrul reuniunilor lor din 27 mai și, respectiv, din 8 iunie 2026.