COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește standardele de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele ușoare noi și etichetarea vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/94/CE

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

UE recunoaște că schimbările climatice reprezintă o amenințare existențială strâns legată de securitatea mondială, pace și dezvoltare durabilă. Abordarea problemei schimbărilor climatice reprezintă o oportunitate de a spori competitivitatea și independența UE în același timp. UE s-a angajat să își reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră (GES) la nivelul întregii economii cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu 1990 și să atingă neutralitatea climatică până în 2050. Comisia a propus, de asemenea, o modificare a Legii europene a climei, care consacră obiectivul de reducere cu 90 % până în 2040[1]. Atât Consiliul, cât și Parlamentul European și-au stabilit pozițiile cu privire la acest dosar, care face în prezent obiectul procedurii de codecizie.

Politicile de decarbonizare reprezintă un motor puternic al creșterii atunci când sunt bine integrate cu politicile industriale, economice, comerciale și în domeniul concurenței, astfel cum se explică în Busola pentru competitivitate[2] și în Pactul pentru o industrie curată[3].

Reducerea emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier este indispensabilă pentru atingerea neutralității climatice. În 2023, acestea au reprezentat aproximativ 30 % din totalul emisiilor nete de CO_2 ale UE (și 24 % din emisiile de GES) și sunt în continuare mai mari decât în 1990.

Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi (camionete)[4] este un element esențial al pachetului de măsuri ale UE menite să contribuie la decarbonizarea transportului rutier. Acesta determină o tranziție treptată către vehicule cu emisii zero și oferă certitudine și previzibilitate pe termen lung pentru investitori de-a lungul lanțului valoric, permițând în același timp o perioadă suficientă pentru o tranziție echitabilă.

Sectorul autovehiculelor din UE reprezintă 1 mie de miliarde EUR din PIB și o treime din investițiile private în cercetare și dezvoltare din UE. Acesta oferă locuri de muncă directe și indirecte în industria producătoare pentru trei milioane de europeni. Sectorul trece în prezent printr-o transformare globală și structurală, legată de tranziția curată și cea digitală, și se confruntă cu provocări majore în materie de competitivitate.

În ianuarie 2025, Comisia a instituit un dialog strategic cu sectorul pentru abordarea acestor provocări și elaborarea de strategii și soluții concrete pentru a se asigura că această industrie-cheie are un viitor solid în Europa. Acest lucru a contribuit la Planul de acțiune industrială

---

1 Comisia, Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1119 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice, COM(2025) 524 final, 2.7.2025.

2 Comunicarea Comisiei Europene: O Busolă pentru competitivitatea UE, COM(2025) 30 final, 29.1.2025.

3 Comunicarea Comisiei Europene: Pactul pentru o industrie curată – o foaie de parcurs comună pentru competitivitate și decarbonizare, COM(2025) 85 final, 26.2.2025.

4 Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 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.

pentru sectorul european al autovehiculelor[5], care stabilește măsuri concrete menite să asigure competitivitatea pe plan mondial a industriei europene a autovehiculelor și să mențină o bază de producție europeană puternică prin acțiuni în cinci domenii-cheie: 1) inovare și digitalizare, 2) mobilitate curată, 3) competitivitate și reziliența lanțului de aprovizionare, 4) competențe și dimensiunea socială și 5) condiții de concurență echitabile și mediul de afaceri.

Pentru a-și atinge obiectivele, planul de acțiune introduce aproximativ 50 de acțiuni emblematice. Printre acestea se numără revizuirea Regulamentului de stabilire a standardelor privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete și revizuirea Directivei privind etichetarea autovehiculelor[6], pentru a îmbunătăți informarea consumatorilor și a facilita alegerile durabile în conformitate cu obiectivele climatice și de mediu ale UE.

Pe măsură ce obiectivele privind emisiile de CO_2 stabilite în regulament devin mai stricte în timp, respectarea acestora necesită o adoptare tot mai mare a vehiculelor cu emisii zero, întrucât celelalte pârghii existente pentru reducerea emisiilor de CO_2 au un impact limitat și nu sunt suficiente în sine pentru a atinge obiectivele actuale și viitoare privind emisiile de CO_2. Deși este esențial ca obiectivele să stimuleze în continuare tranziția către o mobilitate cu emisii zero și să creeze certitudine și previzibilitate pentru investiții, lipsa de flexibilitate în ciclul de conformitate, împreună cu modificările semnificative ale situației economice și de reglementare la nivel mondial pot crea un risc de neconformitate pentru producătorii de vehicule.

Neutralitatea tehnologică trebuie consolidată, deoarece cadrul legislativ actual riscă să limiteze inovarea și dezvoltarea continuă a altor tehnologii decât grupurile motopropulsoare cu emisii zero, care pot fi utile pentru utilizări specifice și/sau pentru o etapă de tranziție. Din cauza barierelor în calea introducerii camionetelor cu emisii zero, care creează o lipsă de cerere pe termen scurt, producătorii de vehicule utilitare ușoare se confruntă cu provocări deosebite. Pentru a spori competitivitatea și sustenabilitatea sectorului european al autovehiculelor, este oportun să se stimuleze dezvoltarea autoturismelor electrice mici fabricate în UE prin furnizarea de stimulente specifice.

De asemenea, este necesar să se asigure că consumatorii primesc informații clare și armonizate cu privire la performanța de mediu a autoturismelor noi, precum și a autoturismelor vândute pe piața produselor de ocazie de către comercianții cu amănuntul. Ar trebui să fie vizată etichetarea tuturor tipurilor de autoturisme, inclusiv a vehiculelor cu emisii zero, ceea ce ar facilita deciziile de cumpărare în cunoștință de cauză și ar sprijini tranziția către o mobilitate cu emisii zero.

În acest context, propunerea urmărește să ofere o abordare mai flexibilă și mai neutră din punct de vedere tehnologic, ținând seama de evoluțiile tehnologice și ale pieței, menținând în același timp cursul privind neutralitatea climatică și previzibilitatea pentru producători și investitori într-o tranziție echitabilă către o mobilitate cu emisii zero. Aceasta prevede măsuri:

(1) de introducere a mai multor flexibilități pentru ca producătorii să își îndeplinească obiectivele privind emisiile de CO_2;

(2) de îmbunătățire a neutralității tehnologice a standardelor privind emisiile de CO_2;

---

5 Comunicarea Comisiei Europene: Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, COM(2025) 95 final, 5.3.2025.

6 Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO_2 destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi, JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

(3) de menținere a contribuției standardelor privind emisiile de CO_2 la obiectivele climatice stabilite în Legea europeană a climei;

(4) de menținere a certitudinii și previzibilității pentru producătorii și investitorii din lanțul valoric al mobilității cu emisii zero;

(5) de deservire mai bună a potențialilor cumpărători de vehicule cu emisii zero prin furnizarea de informații adecvate, sprijinind astfel respectarea de către producători a standardelor privind emisiile de CO_2.

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

Propunerea este în concordanță cu obiectivele Legii europene a climei, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (4) din regulamentul respectiv. Propunerea este aliniată la alte politici ale UE privind clima, energia și transporturile, inclusiv:

– Regulamentul (UE) 2023/1804, care asigură o infrastructură adecvată pentru combustibilii alternativi în întreaga UE, sprijinit de Mecanismul dedicat infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIF) pentru proiectele de reîncărcare. Planul de acțiune al UE pentru rețele și viitoarea legislație privind modernizarea rețelelor vizează integrarea eficientă a electromobilității, în timp ce Planul de acțiune pentru energie la prețuri accesibile urmărește să reducă costurile de încărcare. O propunere privind decarbonizarea parcului de vehicule al întreprinderilor va determina creșterea cererii de vehicule cu emisii zero.

– Regulamentul privind materiile prime critice (MPC), care promovează un lanț valoric durabil al bateriilor, cu proiecte strategice aprobate pentru a asigura aprovizionarea cu materiale. Regulamentul privind industria „zero net” îmbunătățește sustenabilitatea și reziliența, precum și capacitatea UE de producție de tehnologii „zero net”, cum ar fi bateriile. Dezvoltarea lanțului de aprovizionare cu baterii din UE va fi sprijinită în continuare de Strategia privind stimularea producției de baterii. Viitoarea legislație, cum ar fi Actul legislativ privind accelerarea activității industriale, va viza menținerea producției europene de componente esențiale pentru vehiculele electrice vândute în UE, condiționând sprijinul public în beneficiul industriei autovehiculelor de criterii de reziliență și durabilitate. Astfel de criterii reprezintă un instrument puternic de sprijinire a sectorului european al autovehiculelor. Se preconizează, de asemenea, că Actul legislativ privind accelerarea activității industriale va contribui la elaborarea unei etichete privind intensitatea emisiilor de CO_2 ale produselor industriale, începând cu oțelul, precum și a parametrilor pentru mențiunea „fabricat în UE”. Acest lucru va fi relevant pentru a ne putea baza pe aceste evoluții, după caz, pentru a asigura coerența metodologiilor. Acest lucru este valabil și pentru mențiunea „fabricat în UE” pentru autoturismele electrice de mici dimensiuni.

– ETS2, care consolidează tranziția către adoptarea vehiculelor cu emisii zero prin stabilirea prețului carbonului.

– Regulamentul privind partajarea eforturilor (ESR), care rămâne esențial pentru strategia UE de reducere a emisiilor, obiectivul pentru 2030 pentru sectoarele non-ETS fiind stabilit la o reducere de 40 % față de 2005, iar statele membre continuând să își ajusteze bugetele naționale și flexibilitățile pe măsură ce Uniunea urmărește progresele în direcția atingerii obiectivelor sale climatice.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Europa a definit un cadru ambițios care să îi permită să devină o economie neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2050. Pactul pentru o industrie curată urmărește să asigure competitivitatea și atractivitatea UE pentru industria producătoare, inclusiv pentru industriile mari consumatoare de energie, și să promoveze tehnologiile curate și noile modele de afaceri circulare în vederea îndeplinirii obiectivelor convenite în materie de decarbonizare. Punerea lor în aplicare va consolida, de asemenea, independența energetică a UE față de combustibilii fosili importați.

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. În temeiul articolului 192 din TFUE, Uniunea a adoptat deja politici pentru a aborda emisiile de CO_2 generate de autoturisme și de vehiculele utilitare ușoare prin Regulamentul (UE) 2019/631, în vigoare în prezent de la 1 ianuarie 2020, și pentru a furniza consumatorilor informații referitoare la consumul de combustibil și la emisiile de CO_2 generate de autoturismele noi oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing prin Directiva 1999/94/CE.

- **Subsidiaritatea**

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră, în care acțiunea coordonată a UE completează și consolidează în mod eficace acțiunile naționale, regionale și locale. Acțiunea UE este justificată din motive de subsidiaritate, în conformitate cu articolul 191 din Tratatul de la Lisabona.

Întrucât standardele privind emisiile de CO_2 pentru vehicule și cerințele de etichetare a autovehiculelor sunt stabilite la nivelul UE, obiectivele prezentei inițiative pot fi realizate numai la nivelul Uniunii.

- **Proporționalitatea**

Prezenta propunere 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.

- **Alegerea instrumentului**

Propunerea prevede o modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 și, prin urmare, un regulament este singurul instrument juridic adecvat.

În ceea ce privește etichetarea vehiculelor, propunerea abrogă și înlocuiește Directiva 1999/94/CE. Ținând seama de constatările evaluării, precum și de principalele modificări necesare ale normelor existente și de obiectivul de îmbunătățire a funcționării pieței interne, un regulament constituie instrumentul juridic adecvat pentru înlocuirea directivei, deoarece prevede dispoziții clare, detaliate și direct aplicabile. De asemenea, acesta asigură faptul că dispozițiile juridice sunt puse în aplicare în același moment și într-o manieră armonizată pe întreg teritoriul Uniunii.

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

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Există un consens general în rândul părților interesate cu privire la necesitatea de a menține cursul eforturilor UE de decarbonizare și la faptul că electrificarea va fi esențială pentru tranziția și viitorul competitivității sectorului autovehiculelor UE. Cu toate acestea, unele părți interesate susțin că actualul cadru de reglementare al UE este prea rigid, riscând să creeze probleme pentru producătorii de vehicule în perioada de tranziție. Prin urmare, este adecvat să se atenueze aceste riscuri.

Constatările evaluării Directivei privind etichetarea autovehiculelor au arătat că, deși și-a atins, cel puțin într-o anumită măsură, obiectivele inițiale de informare a consumatorilor cu privire la emisiile de CO_2 ale autoturismelor noi, există mai mulți factori care limitează alegerile consumatorilor și impactul potențial al acesteia. Relevanța sa va fi limitată și mai mult pe măsură ce crește gradul de adoptare a vehiculelor cu emisii zero, pentru care informațiile furnizate până în prezent sunt foarte limitate și inadecvate, și pe măsură ce potențialii cumpărători de vehicule se bazează din ce în ce mai mult pe platforme digitale pentru colectarea informațiilor înainte de achiziționare.

- **Consultarea cu părțile interesate**

Comisia a identificat mai multe grupuri principale de părți interesate pentru consultare, inclusiv state membre (autorități naționale și regionale), producători de vehicule, furnizori de componente și materiale, furnizori de combustibil și energie, cumpărători de vehicule (persoane fizice, întreprinderi, societăți de gestionare a parcurilor auto), ONG-uri din domeniul mediului, al transporturilor și al consumatorilor, precum și parteneri sociali.

Pentru a colecta feedback de la aceste grupuri, Comisia a lansat o cerere de contribuții și o consultare publică online în perioada 7 iulie–10 octombrie 2025. De asemenea, Comisia a organizat reuniuni cu asociațiile industriale care reprezintă producătorii de vehicule și componente și furnizorii de energie, a organizat reuniuni bilaterale cu autoritățile statelor membre, cu partenerii sociali și cu ONG-urile și a invitat părțile interesate să prezinte documente de poziție.

La cererea de contribuții pentru revizuirea Regulamentului de stabilire a standardelor privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete s-au primit 963 de răspunsuri, în timp ce la cererea separată de contribuții pentru revizuirea Directivei privind etichetarea autovehiculelor[7] s-au primit 39 de răspunsuri. Consultarea publică online, desfășurată pe site-ul EU Survey[8], a vizat atât revizuirea Regulamentului de stabilire a standardelor privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete, cât și revizuirea Directivei privind etichetarea autovehiculelor. La consultare s-au primit 1 115 răspunsuri, dintre care 859 (77 %) au provenit de la cetățenii UE, 120 (11 %) de la o întreprindere sau o societate comercială, dintre care 57 (5 %) de la IMM-uri, 76 (7 %) de la asociații profesionale, 14 (1 %) de la organizații neguvernamentale, iar restul, de la instituții academice, organizații ale consumatorilor și sindicate.

---

7 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revizuirea-normelor-UE-privind-etichetarea-autovehiculelor_ro.

8 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_ro.

În răspunsurile lor la consultarea publică, părțile interesate și-au exprimat o gamă largă de opinii cu privire la nivelurile-țintă pentru emisiile de CO_2. Stabilitatea politicilor a fost identificată ca fiind esențială de unele state membre, autorități locale, ONG-uri din domeniul mediului, cadre universitare și sectorul energiei electrice. În schimb, majoritatea celorlalți respondenți din industrie, alături de feedbackul primit în urma unei campanii mobilizate a cetățenilor, au considerat că obiectivele pentru 2035 nu pot fi atinse din cauza adoptării mai lente a vehiculelor cu emisii zero decât se anticipase. Reprezentanții industriei au susținut, în general, acordarea unui rol pentru combustibilii durabili din surse regenerabile și vehiculele electrice hibride cu încărcare externă (OVC-HEV) în temeiul Regulamentului de stabilire a standardelor privind emisiile CO_2, pentru a spori flexibilitatea și a consolida neutralitatea tehnologică, în timp ce ONG-urile și autoritățile publice și-au exprimat, în mare, parte opinia contrară. Părțile interesate din industrie au solicitat, de asemenea, o mai mare flexibilitate în aplicarea amenzilor, propunând ca acestea să servească mai degrabă drept mecanism de sprijin, decât măsură punitivă. Cetățenii și ONG-urile au susținut, în general, utilizarea veniturilor pentru a sprijini lucrătorii, pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare și pentru măsuri legate de cerere.

O majoritate clară a părților interesate a sprijinit armonizarea și simplificarea etichetării vehiculelor, precum și adăugarea pe etichetă a unor informații specifice pentru vehiculele cu emisii zero, dar nu și a altor informații suplimentare care nu sunt ușor accesibile, cum ar fi costul total al deținerii. Majoritatea părților interesate consideră că este important ca eticheta să fie extinsă pentru a include și camionetele noi. Organizațiile de consumatori au solicitat extinderea domeniului de aplicare al etichetei la autovehiculele de ocazie.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Evaluarea cantitativă a impactului economic, social și de mediu al opțiunilor de politică avute în vedere 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 GEM-E3 și E3ME și modelul JRC DIONE.

Datele de monitorizare privind emisiile de GES și alte caracteristici ale parcului de vehicule ușoare noi au fost obținute din datele anuale de monitorizare raportate de statele membre și colectate de Agenția Europeană de Mediu (AEM) în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631.

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

- **Evaluarea impactului**

Comisia a efectuat o evaluare a impactului, furnizând o analiză detaliată. În evaluarea impactului, Comisia a analizat coerența inițiativei cu obiectivele Legii europene a climei, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (4) din regulamentul respectiv.

S-au explorat diferite opțiuni de politică, grupate în trei categorii principale: (i) obiectivele privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete și diverse flexibilități care facilitează conformitatea (combustibili durabili din surse regenerabile, OVC-HEV, conformitate multianuală, credite suplimentare pentru autoturisme electrice mici); (ii) sprijin financiar prin utilizarea amenzilor; (iii) etichetarea vehiculelor.

A fost identificată o combinație preferată de opțiuni privind obiectivele și flexibilitățile, care oferă mai multă flexibilitate și neutralitate tehnologică, menținând în același timp un semnal puternic pentru investițiile în mobilitatea cu emisii zero pe termen lung. În ceea ce privește

etichetarea vehiculelor, se preferă opțiunea care acoperă cea mai largă gamă de vehicule de ocazie.

Opțiunea preferată în ceea ce privește obiectivele privind flexibilitățile și emisiile de CO_2 aduce beneficii producătorilor în perioada 2030-2034. De asemenea, menținând obiectivele de reducere cu 100 % până în 2035, aceasta sporește neutralitatea tehnologică prin recunoașterea rolului OVC-HEV și a unui rol pentru combustibilii durabili din surse regenerabile după 2035. Acest lucru va stimula continuarea investițiilor în alte tehnologii decât grupurile motopropulsoare cu emisii zero și dezvoltarea acestora, care pot fi utile pentru utilizări specifice și/sau pentru o etapă de tranziție, sprijinind eventual și competitivitatea unor producători europeni pe alte piețe. Astfel cum se arată în evaluare, efectele în materie de energie și climă ale opțiunii preferate sunt limitate, în special din cauza garanțiilor integrate. Având în vedere cele de mai sus, inițiativa este în concordanță cu obiectivul UE de realizare a neutralității climatice până în 2050 și cu obiectivul climatic pentru 2030, precum și cu progresele înregistrate în materie de adaptare.

Opțiunea preferată privind obiectivele și flexibilitățile în materie de CO_2 generează unele costuri totale suplimentare ale sistemului (capital, combustibil și alte costuri de funcționare), dar nu prezintă modificări semnificative în comparație cu scenariul de referință.

Se preconizează că flexibilitatea în materie de reglementare oferită de inițiativă va spori competitivitatea pe termen scurt. Opțiunea preferată include elemente care vizează atingerea echilibrului necesar între flexibilitatea în materie de reglementare și neutralitatea tehnologică sporită, pe de o parte, și menținerea previzibilității și a stabilității semnalului pe termen lung către vehiculele cu emisii zero (ZEV), pe de altă parte.

Opțiunea preferată de etichetare a vehiculelor va oferi potențialilor cumpărători de vehicule cu emisii zero informații mai adecvate și va asigura faptul că armonizarea designului etichetei la nivelul UE va conduce efectiv la simplificare și va acoperi toate vehiculele de ocazie în mod egal. Armonizarea elimină necesitatea elaborării unei etichete naționale, ceea ce generează economii de costuri pentru autoritățile naționale.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

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 generate de legislație. În plus, acesta nu mărește complexitatea cadrului juridic.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. 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[9].

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Fișa financiară legislativă care prezintă implicațiile pentru resursele bugetare, umane și administrative a fost anexată la propunerea care a condus la adoptarea Regulamentului (UE) 2019/631 și la cea mai recentă revizuire a acestuia prin Regulamentul (UE) 2023/851.

5. ALTE ELEMENTE

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

Prezenta propunere nu modifică fondul normelor, evaluarea punerii în aplicare rămânând aceeași ca în cazul propunerii care a condus la adoptarea Regulamentului (UE) 2019/631, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2023/851.

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

Articolul 1 conține următoarele propuneri de modificare:

– Articolul 1 alineatul (1) modifică articolul 1 pentru a reduce obiectivul privind întregul parc de camionete de la nivelul UE pentru 2030 în ceea ce privește emisiile de CO_2 de la 50 % la 40 % față de valoarea de referință din 2021 și obiectivul privind întregul parc de vehicule și camionete de la nivelul UE pentru 2035 în ceea ce privește emisiile de CO_2 de la 100 % la 90 %. De asemenea, acesta adaugă etichetarea vehiculelor la obiectul regulamentului.

– Articolul 1 alineatul (2) modifică articolul 2 alineatul (1) litera (b) pentru a clarifica faptul că toate vehiculele cu emisii zero din categoria N (inclusiv N1 și N2), a căror masă fără greutatea bateriei este mai mică de 2 840 kg, sunt contabilizate efectiv atunci când se evaluează conformitatea cu obiectivele privind emisiile de CO_2 stabilite în prezentul regulament. De asemenea, extinde domeniul de aplicare pentru a include etichetarea vehiculelor.

– Articolul 1 alineatul (3) modifică articolul 3 pentru a clarifica definiția noțiunii de „masă de încercare” și pentru a introduce definiții relevante pentru dispozițiile privind etichetarea vehiculelor.

– Articolul 1 alineatul (4) modifică articolul 4 pentru a introduce conformitatea multianuală. Articolul 1 alineatul (7) modifică articolul 6, iar articolul 1 alineatul (9) modifică articolul 8 pentru a introduce modificări corespunzătoare.

– Articolul 1 alineatul (5) modifică articolul 5 pentru a prevedea credite suplimentare pentru vehiculele electrice mici fabricate în UE.

– Articolul 1 alineatul (6) introduce dispoziții noi privind rolul anumitor combustibili durabili din surse regenerabile.

– Articolul 1 alineatul (6) introduce dispoziții noi privind rolul oțelului moale fabricat în UE.

[9] JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

– Articolul 1 alineatul (10) și alineatul (14) prevăd noi articole 15a, 15b și o nouă anexă IIIa care stabilesc normele pentru etichetarea vehiculelor.

2025/0420 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește standardele de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele ușoare noi și etichetarea vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/94/CE

(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 European[10],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[11],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Prin adoptarea Regulamentului (UE) 2021/1119 (Legea climei), Uniunea a consacrat în legislație un obiectiv obligatoriu de realizare a neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050, reducând astfel emisiile nete la zero până la data respectivă, și un obiectiv de a realiza emisii negative în perioada ulterioară; în plus, a stabilit un obiectiv climatic intermediar obligatoriu al Uniunii pentru 2030 și dispoziții pentru stabilirea unui obiectiv climatic intermediar la nivelul Uniunii pentru 2040.

(2) Pentru a atinge obiectivul neutralității climatice, este esențial, printre altele, să se asigure și să se ofere sprijin competitivității și rezilienței industriei europene, să se asigure parcursuri de tranziție bazate pe cele mai bune tehnologii disponibile eficiente din punctul de vedere al costurilor, sigure și scalabile, să se pună un accent mai mare pe o tranziție justă, să se asigure o concurență loială cu partenerii internaționali, să se decarbonizeze sistemul energetic cu toate soluțiile energetice cu emisii zero și scăzute de dioxid de carbon.

(3) Prin Pactul pentru o industrie curată și Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, Uniunea a instituit condițiile pentru o tranziție de succes, concentrându-se atât pe decarbonizare, cât și pe reînnoirea industrială, inclusiv mecanisme de sprijin pentru industria europeană, cerințe europene privind conținutul pentru celule și componentele bateriilor din vehiculele electrice vândute în Uniune, un acces mai bun la finanțare publică și privată, condiții de concurență echitabile la nivel

[10] JO C , , p. .
[11] JO C , , p. .

mondial și condiții favorizante clare pentru adoptarea și extinderea tehnologiilor curate, pentru a consolida competitivitatea industrială și inovarea în Uniune.

(4) Sectorul autovehiculelor este un pilon esențial al economiei Uniunii și se află într-un punct critic de cotitură, confruntându-se cu o concurență mondială acerbă și cu transformări structurale profunde în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea. Calea către o mobilitate cu emisii zero necesită o abordare integrată care să combine reducerea emisiilor de CO_2, competitivitatea industrială, echitatea socială și poziția de lider tehnologic. Pentru a se asigura că această transformare consolidează competitivitatea ecosistemului autovehiculelor din Uniune, menținând în același timp ambițiile sale sociale și de mediu, la 5 martie 2025, Comisia a adoptat Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor.

(5) Vehiculele utilitare ușoare sunt achiziționate și utilizate într-un context profesional. Pentru unele utilizări specifice, pot exista bariere pe termen scurt în calea introducerii vehiculelor cu emisii zero în segmentul respectiv. Prin urmare, este oportun să se ajusteze obiectivul privind emisiile de CO_2 pentru 2030 pentru vehiculele respective, pentru a sprijini capacitatea continuă a producătorilor de a investi, în special în tranziția către vehicule cu emisii zero.

(6) Promovarea dezvoltării și a producției de autoturisme electrice mici fabricate în UE va asigura accesibilitatea prețurilor și accesul la o mobilitate curată pentru consumatori și va spori competitivitatea și sustenabilitatea sectorului european al autovehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stimuleze dezvoltarea autoturismelor electrice mici fabricate în UE prin oferirea de stimulente sub formă de credite de CO_2 pentru producătorii care introduc astfel de vehicule pe piața Uniunii.

(7) Deși este esențial ca obiectivele privind emisiile de CO_2 să stimuleze în continuare tranziția către o mobilitate cu emisii zero și să creeze certitudine și previzibilitate pentru astfel de investiții, lipsa flexibilității în materie de reglementare poate crea dificultăți pentru producătorii de vehicule în cazul în care le limitează opțiunile de asigurare a conformității. Prin urmare, este oportun să se sprijine o abordare neutră din punct de vedere tehnologic, prevăzând flexibilități în materie de reglementare pentru tehnologiile fără emisii zero.

(8) Pentru a oferi flexibilități suplimentare, în perioada 2030-2032, producătorii ar trebui să se asigure că media emisiilor specifice de CO_2 ale vehiculelor lor nu depășește un obiectiv privind emisiile, calculat ca medie a obiectivelor lor anuale privind emisiile specifice pentru perioada respectivă. Respectarea obiectivelor ar trebui să fie evaluată la sfârșitul perioadei pentru fiecare producător în parte. Primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie calculate în consecință.

(9) Obiectivul de reducere a emisiilor la nivelul întregului parc de vehicule începând cu 2035 se reduce de la 100 % la 90 %, cu condiția ca restul emisiilor să fie compensate prin utilizarea creditelor pentru oțel moale sau a creditelor pentru combustibili durabili din surse regenerabile.

(10) Utilizarea creditelor pentru oțel moale și a creditelor pentru combustibili durabili din surse regenerabile ar trebui plafonată pentru a menține investițiile în lanțul valoric cu emisii zero. Permițând compensarea emisiilor până la 10 % din obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2021 începând din 2035, aceste credite, combinate cu obiectivul de reducere a emisiilor cu 90 %, sprijină obiectivul general de neutralitate climatică.

(11) În 2035 și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia ar trebui să evalueze eficacitatea regulamentului, astfel încât să mențină alinierea la obiectivul obligatoriu de realizare a neutralității climatice până în 2050 prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului („Legea climei”).

(12) Este oportun să se permită recunoașterea reducerilor de emisii obținute prin utilizarea combustibililor durabili din surse regenerabile în standardele privind emisiile de CO_2, să se ofere mai multă flexibilitate producătorilor și să se sprijine investițiile în dezvoltarea lanțului valoric al combustibililor durabili din surse regenerabile. Acești combustibili vor continua să joace un rol în decarbonizarea sectorului transporturilor. Pentru a sprijini tehnologiile inovatoare, cadrul actual prevăzut de Directiva (UE) 2018/2001 include obiective obligatorii pentru biocombustibilii avansați în sectorul transporturilor. Se înregistrează progrese în ceea ce privește punerea sa în aplicare, deși într-un ritm lent. O revizuire a Directivei (UE) 2018/2001 este planificată pentru sfârșitul anului 2026, care va evalua progresele înregistrate și necesitatea unei actualizări a viitorului cadru pentru bioeconomie.

(13) Promovarea oțelului moale este esențială pentru atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii, consolidând în același timp competitivitatea industrială și autonomia strategică a acesteia. Întrucât sectorul autovehiculelor este un utilizator important al oțelului, este oportun să se stimuleze utilizarea oțelului moale în producția de vehicule pentru a crea o piață-lider. Prin urmare, pentru a compensa, după 2035, emisiile de CO_2 ale vehiculelor lor noi, care nu au fost deja compensate prin utilizarea combustibililor durabili din surse regenerabile, producătorii ar trebui să poată utiliza creditele UE pentru oțel moale.

(14) Pentru a oferi mai multă certitudine producătorilor de vehicule utilitare ușoare, ar trebui prevăzută o ajustare tehnică a formulei care ajustează obiectivul privind emisiile specifice al unui producător în funcție de masa de încercare medie a parcului de vehicule al UE.

(15) Concluziile evaluării Directivei privind etichetarea autovehiculelor au arătat că eticheta nu este armonizată la nivelul tuturor statelor membre, că potențialii cumpărători de vehicule, camionete și vehicule de ocazie cu emisii zero și cu emisii scăzute nu sunt informați în mod adecvat în temeiul normelor actuale și că consumatorii se bazează din ce în ce mai mult pe instrumente digitale, în timp ce normele actuale se axează pe punctele fizice de vânzare, cu un ghid și un afiș pe suport de hârtie. Prin urmare, Directiva 1999/94/CE trebuie revizuită și actualizată.

(16) Pentru a permite potențialilor cumpărători de vehicule să ia decizii de cumpărare în cunoștință de cauză, ar trebui să fie disponibilă o etichetă a vehiculului care să ofere informații relevante pentru vehiculele cu emisii zero. În plus, o etichetă a vehiculului ar trebui să fie disponibilă nu numai pentru autoturismele noi, ci și pentru potențialii cumpărători de camionete și vehicule de ocazie, pentru a se asigura că potențialii cumpărători ai acestor vehicule sunt, de asemenea, informați în mod corespunzător.

(17) Eticheta pentru vehicule individuale ar trebui să includă cele mai importante informații din certificatul de conformitate. Aceasta ar trebui, de asemenea, să ofere consumatorilor posibilitatea de a avea acces la informații suplimentare. În viitor, pe măsură ce cerințele tehnice, monitorizarea și raportarea, precum și datele disponibile vor evolua, informațiile suplimentare ar putea, de exemplu, să informeze clienții cu privire la performanța vehiculelor hibride reîncărcabile în funcție de comportamentul utilizatorului în ceea ce privește ponderea conducerii în modul electric.

(18) Întrucât cumpărătorii de vehicule se bazează din ce în ce mai mult pe instrumente digitale și pentru a le permite consumatorilor să compare diferite modele de vehicule, inclusiv de la producători diferiți, informațiile privind toate modelele de vehicule pentru care sunt introduse vehicule noi pe piața Uniunii ar trebui să fie puse la dispoziție într-o bază de date cu produse.

(19) Cerințele de etichetare a vehiculelor ar trebui să se aplice producătorilor și distribuitorilor de vehicule sau oricăror alte persoane fizice sau juridice care pun vehicule la dispoziție pe piață în cursul unei activități comerciale, excluzând astfel persoanele fizice care vând ocazional un autoturism de ocazie.

(20) Cerințele de etichetare a vehiculelor ar trebui încorporate în Regulamentul (UE) 2019/631 pentru a garanta aplicarea consecventă și armonizată a acestuia în întreaga Uniune.

(21) Pentru a stabili metodologii de stabilire a criteriilor pentru ca un autoturism să fie considerat „fabricat în UE”, pentru ca oțelul să fie considerat oțel moale și pentru a modifica anexa referitoare la etichetarea vehiculelor, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și legislative, precum și de evoluțiile legate de informarea consumatorilor. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a se asigura o participare 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.

(22) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește stabilirea normelor și procedurilor detaliate pentru monitorizarea și raportarea de către producători a tuturor datelor necesare pentru calcularea creditelor pentru oțel moale și a detaliilor operaționale ale bazei de date cu produse pentru etichetarea vehiculelor. Competențele respective ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

(23) Întrucât obiectivele prezentului regulament de a oferi producătorilor de vehicule flexibilități suplimentare pentru conformitatea acestora, menținând în același timp nivelul de ambiție al obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2, precum și de armonizare și actualizare a cerințelor de etichetare a vehiculelor nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

(24) Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) 2019/631 să fie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1
Modificarea Regulamentului (UE) 2019/631

Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (5), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 40 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu partea B punctul 6.1.2 din anexa I.”;

(b) alineatul (5a) se înlocuiește cu următorul text:

„Începând din 1 ianuarie 2035, se aplică următoarele obiective privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE:

(a) pentru media emisiilor produse de parcul de autoturisme noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 90 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu anexa I partea A punctul 6.1.3;

(b) pentru media emisiilor produse de parcul de vehicule utilitare ușoare noi, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE egal cu o reducere de 90 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu anexa I partea B punctul 6.1.3.”;

(c) se adaugă alineatul (7) după cum urmează:

„(7) Prezentul regulament stabilește norme privind etichetarea vehiculelor pentru a se asigura că informațiile relevante referitoare la autoturismele și vehiculele utilitare ușoare oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing în Uniune sunt puse la dispoziția potențialilor cumpărători.”.

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) litera (b), textul de după punct și virgulă se înlocuiește cu următorul text:

„în cazul vehiculelor cu emisii zero din categoria N, în sensul prezentului regulament și fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2018/858 și Regulamentului (CE) nr. 715/2007, începând cu 1 ianuarie 2025, acestea sunt contabilizate vehicule utilitare ușoare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, dacă diferența dintre masa de referință și masa sistemului de stocare a energiei nu depășește 2 840 kg.”;

(b) se adaugă următorul alineat (5):

„(5) Articolele 15a și 15b din prezentul regulament se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing în Uniune, care sunt omologate de tip în conformitate cu procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei.”.

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (l) se înlocuiește cu următorul text:

„(l) «masă de încercare» sau «TM» înseamnă masa de încercare a unui autoturism sau a unui vehiculul utilitar ușor, astfel cum este indicată în certificatul de conformitate și astfel cum este definită la punctul 3.2.25 din Regulamentul ONU nr. 154”;

(b) se adaugă următoarele litere (n)-(r):

„(n) «vehicul cu emisii zero» înseamnă un autoturism sau un vehicul utilitar ușor cu emisii la țeava de evacuare de 0 g CO_2/km, determinate în conformitate cu procedura de omologare UE de tip aplicabilă;

(o) «eticheta vehiculului» înseamnă o diagramă grafică în format tipărit sau electronic care respectă cerințele stabilite în prezentul regulament;

(p) «punct de vânzare» înseamnă un loc în care vehiculele sunt expuse sau oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing potențialilor clienți, inclusiv târguri comerciale unde vehiculele sunt prezentate publicului;

(q) «materiale promoționale» înseamnă orice tip de informații în format tipărit sau electronic, offline sau online, utilizate pentru oferirea spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing de vehicule sau pentru comercializarea, publicitatea sau promovarea vehiculelor oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing publicului larg sau unui potențial client;

(r) «model de vehicul» înseamnă un grup de vehicule aparținând aceluiași tip, aceleiași variante și aceleiași versiuni, astfel cum se specifică în partea B a anexei I la Regulamentul (UE) 2018/858.”.

4. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) litera (c), se adaugă următorul text:

„În plus, începând din 2035, producătorul se asigură, de asemenea, că media emisiilor sale specifice de CO_2 nu depășește suma creditelor sale pentru combustibil menționate la articolul 5a și a creditelor sale pentru oțel moale menționate la articolul 5b.”;

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

„(1a) Prin derogare de la alineatul (1), pentru perioadele care cuprind anii calendaristici 2025-2027 și anii calendaristici 2030-2032, un producător, inclusiv atunci când este membru al unei asociații, se asigură că media emisiilor sale specifice de CO_2 în aceste perioade nu depășește obiectivul său privind emisiile specifice pentru perioadele respective.

Respectiva medie a emisiilor specifice de CO_2 se calculează ca media pe perioada în cauză a emisiilor specifice de CO_2 ponderată în funcție de numărul de vehicule nou înmatriculate pentru producător în fiecare an calendaristic.

Obiectivul privind emisiile specifice se calculează ca media pe perioada în cauză a obiectivelor anuale privind emisiile specifice, stabilite în conformitate cu partea A punctul 6.3 sau cu partea B din anexa I sau, în cazul în care unui producător i se acordă o derogare în temeiul articolului 10, în conformitate cu respectiva derogare, ponderată în funcție de numărul de vehicule nou înmatriculate pentru producător în fiecare an calendaristic.

Pentru fiecare an calendaristic în care un producător a fost inclus într-o grupare, media anuală a emisiilor specifice de CO_2 și obiectivul anual privind emisiile specifice care se utilizează pentru calculele respective sunt valorile pentru gruparea respectivă.”.

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 5*
Credite suplimentare pentru vehicule mici cu emisii zero

(1) Până în 2034, în scopul calculării mediei emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător, fiecare vehicul nou cu emisii zero din categoria M1 identificat ca vehicul electric mic în conformitate cu partea A punctul 2.4 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858 și fabricat în UE se contorizează ca 1,3 vehicule.

(2) Pentru fiecare an calendaristic, fiecare stat membru înregistrează și transmite Comisiei, ca parte a obligațiilor sale în conformitate cu articolul 7, pentru fiecare vehicul nou cu emisii zero din categoria M1, dacă acesta este sau nu identificat ca vehicul electric mic în conformitate cu partea A punctul 2.4 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858 și dacă este fabricat în UE, precum și valoarea parametrilor care determină această conformitate.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de determinare a criteriilor pe baza cărora un autovehicul poate fi considerat «fabricat în UE».

(4) Alineatul (1) nu se aplică producătorilor care au format o grupare, cu excepția cazului în care toți producătorii incluși în grupare fac parte din același grup de producători asociați.”.

6. Se introduc următoarele articole 5a și 5b:

„Articolul 5a
Rolul combustibililor durabili din surse regenerabile

(1) Începând din 2035, Comisia calculează, pentru fiecare producător, creditele pentru combustibil pe baza reducerilor de emisii de gaze cu efect de seră obținute prin utilizarea combustibililor menționați la alineatul (2), determinate în conformitate cu punctul 7 din părțile A și B din anexa I, pentru a compensa emisiile provenite de la autoturismele noi și de la vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic respectiv. Aceste credite pentru combustibil se calculează ținând seama de cantitatea de astfel de combustibili introduși pe piața Uniunii pentru transportul rutier și de intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de acestea, calculată în conformitate cu articolele 29a și 31 din Directiva (UE) 2018/2001 și raportată în baza de date a Uniunii instituită în temeiul articolului 31a din directiva respectivă, de ponderea combustibilului utilizat în transportul rutier de autoturisme și vehiculele utilitare ușoare, de kilometrajul mediu pe durata de viață a vehiculelor și de numărul de vehicule înmatriculate.

(2) Combustibilii eligibili sunt combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO), astfel cum sunt definiți la articolul 2 alineatul (36) din Directiva (UE) 2018/2001 și care îndeplinesc criteriile stabilite la articolul 29a din directiva respectivă, biocombustibilii, astfel cum sunt definiți la articolul 2 alineatul (33) din directiva respectivă, și biogazul, astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (28) din directiva respectivă, atât produși din materiile prime enumerate în anexa IX la directiva respectivă, cât și care îndeplinesc criteriile stabilite la articolul 29 din directiva respectivă.

(3) Creditele provenite de la toți combustibilii menționați la alineatul (2) nu reduc media emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător cu mai mult de 3 % din obiectivul privind

întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2021, astfel cum se prevede la punctul 6.0 din părțile A și B din anexa I.

Creditele din cantitățile de biocombustibili și biogaz produse din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001 nu reduc media emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător cu mai mult de 1 % din obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2021, astfel cum se prevede la punctul 6.0 din părțile A și B din anexa I.

(4) Alineatul (1) nu se aplică producătorilor care au format o grupare, cu excepția cazului în care toți producătorii incluși în grupare fac parte din același grup de producători asociați.

Articolul 5b
Rolul oțelului moale

(1) Începând din 2035, un producător obține credite pentru oțelul moale fabricat în UE («credite pentru oțelul moale») pentru a compensa emisiile provenite de la autoturismele noi și de la vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic respectiv.

(2) Alineatul (1) nu se aplică vehiculelor a căror contribuție la emisiile medii este reglementată de articolul 5a.

(3) Creditele pentru oțel moale se calculează luând în considerare cantitatea și intensitatea emisiilor de CO_2, calculate potrivit metodologiei stabilite în conformitate cu alineatul (6), ale oțelului moale fabricat în UE și utilizat la autoturismele noi sau la vehiculele utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în Uniune în anul calendaristic respectiv, numărul de vehicule înmatriculate în anul calendaristic respectiv și kilometrajul pe durata de viață a vehiculelor, în conformitate cu punctul 7 din părțile A și B din anexa I.
(4) Creditele pentru oțel moale nu reduc media emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător cu mai mult de 7 % din obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru 2021, astfel cum se prevede la punctul 6.0 din părțile A și B din anexa I.
(5) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, normele și procedurile detaliate pentru monitorizarea și raportarea de către producători a tuturor datelor necesare pentru calcularea creditelor pentru oțel moale. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii de determinare a caracteristicilor oțelului moale și a intensității emisiilor de CO_2 ale oțelului și ale oțelului de referință ca punct de referință pentru calcularea creditelor pentru oțel moale.

(7) Alineatul (1) nu se aplică producătorilor care au format o grupare, cu excepția cazului în care toți producătorii incluși în grupare fac parte din același grup de producători asociați.”.

7. La articolul 6 alineatul (2), ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la primul paragraf, până la 31 decembrie 2027, se poate încheia un acord de constituire a unei grupări care să acopere anul calendaristic 2025 sau 2026 și, până la 31 decembrie 2032, se poate încheia un acord de constituire a unei grupări care să acopere anul calendaristic 2030 sau 2031.”.

8. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (5), după prima teză se introduce următoarea teză:

„Producătorii responsabili pentru mai puțin de 1 000 de autoturisme noi sau pentru mai puțin de 1 000 de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în Uniune în anul calendaristic precedent furnizează Comisiei informații complete cu privire la oricare dintre întreprinderile lor asociate în sensul articolului 3 alineatul (2), cu excepția cazului în care au notificat în prealabil astfel de informații și nu au intervenit modificări de la acel moment.”;

(b) se introduce următorul alineat (6b):

„(6b) Fiecare producător desemnează un punct de contact pentru corespondența menționată în prezentul articol.”

9. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la primul paragraf, în ceea ce privește anii calendaristici cuprinși între 2025-2027 și 2030-2032, Comisia impune o primă pentru emisii suplimentare oricărui producător a cărui medie a emisiilor specifice de CO_2 din respectiva perioadă depășește obiectivul său privind emisiile specifice pentru perioada respectivă.”;

(b) se adaugă următorul alineat (5):

„Prin derogare de la alineatele (1) și (2), pentru fiecare an calendaristic începând din 2035, Comisia impune o primă pentru emisii suplimentare unui producător sau administratorului unei grupări, după caz, în cazul în care media emisiilor specifice de CO_2 ale unui producător depășește obiectivul său privind emisiile specifice sau media emisiilor sale specifice de CO_2 depășește suma creditelor sale pentru combustibil, astfel cum sunt menționate la articolul 5a, și a creditelor sale pentru oțel moale, astfel cum sunt menționate la articolul 5b.

Prima pentru emisii suplimentare se calculează cu ajutorul formulei de mai jos:

[media emisiilor specifice de CO_2 – (credite pentru combustibil + credite pentru oțel moale) × 95 EUR] × numărul de vehicule nou înmatriculate.

În calculul de mai sus, suma creditelor pentru combustibil și a creditelor pentru oțel moale nu poate depăși 10 % din obiectivul UE pentru $_{2021}$.”.

10. La articolul 15, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În 2035 și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia evaluează eficacitatea regulamentului în ceea ce privește realizarea mobilității cu emisii zero. Comisia evaluează, de asemenea, impactul, fezabilitatea și caracterul adecvat al includerii cerințelor privind conținutul local, în special pe baza punerii în aplicare a legislației relevante a UE. Ținând seama de evoluțiile pieței și ale tehnologiei, Comisia revizuiește și modifică, după caz, prezentul regulament, în special în ceea ce privește ajustările obiectivelor privind întregul parc de vehicule, în vederea menținerii alinierii la obiectivul obligatoriu de realizare a neutralității climatice până în 2050 prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului.”.

11. Se introduc următoarele articole 15a și 15b:

„Articolul 15a

Obligațiile producătorilor și distribuitorilor în ceea ce privește etichetarea vehiculelor

(1) Distribuitorii se asigură că, în apropierea fiecărui vehicul oferit spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing la punctele lor de vânzare, este atașată sau afișată, într-un mod

clar vizibil și lizibil în întregime, o etichetă a vehiculului, astfel cum este prevăzută în anexa IIIa partea 2.

Eticheta vehiculului include informațiile menționate în anexa IIIa partea 2, corespunzătoare vehiculului la care se referă.

Pe lângă eticheta vehiculului, distribuitorul informează potențialul cumpărător al unui vehicul de ocazie cu emisii zero sau al unui vehicul electric hibrid cu încărcare externă cu privire la «starea de sănătate a bateriei de tracțiune» actuale a vehiculului, pe baza informațiilor disponibile pe afișajul vehiculului în conformitate cu anexa VI la Regulamentul (UE) 2025/1707.

(2) Producătorii și distribuitorii, după caz, se asigură că orice material promoțional legat de vânzarea sau achiziționarea în sistem leasing a vehiculelor individuale prezintă eticheta vehiculului, astfel cum se prevede în anexa IIIa partea 2, pentru fiecare vehicul, inclusiv pentru vehiculele oferite spre vânzare sau achiziționare în sistem leasing pe internet.

În cazul în care materialul promoțional se referă la unul sau mai multe modele de vehicule, materialul promoțional include valorile tuturor vehiculelor la care se referă sau intervalul dintre valorile cele mai mici și cele mai mari ale tuturor vehiculelor la care se referă, pentru toți parametrii tehnici menționați în anexa IIIa partea 2.

În cazul în care materialele promoționale distribuite prin mijloace electronice permit consumatorilor să configureze un vehicul specific, cum ar fi configuratoarele online de autovehicule, acestea trebuie să demonstreze în mod clar consumatorilor modul în care diferitele echipamente specifice și opțiuni suplimentare afectează valorile tuturor parametrilor tehnici menționați în anexa IIIa partea 2.

(3) În termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia creează o bază de date cu produse, care este accesibilă publicului și furnizează informații cu privire la etichetarea vehiculelor pentru modelele de vehicule introduse pe piață.

Comisia este împuternicită să precizeze, prin acte de punere în aplicare, detaliile operaționale ale bazei de date cu produse. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2).

(4) Producătorii introduc în baza de date cu produse, fără întârzieri nejustificate, informațiile enumerate în anexa IIIa partea 3, pentru fiecare model de vehicul pentru care sunt introduse pe piață unități noi.

Producătorii se asigură că informațiile introduse în baza de date cu produse sunt corecte și exacte și le actualizează dacă este necesar.

(5) Producătorii și distribuitorii nu furnizează și nu afișează etichete care imită eticheta vehiculului prevăzută în prezentul regulament și nici nu furnizează sau afișează etichete, mărci, simboluri sau inscripții ale vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament și care ar putea induce în eroare sau crea confuzie în rândul utilizatorilor finali în ceea ce privește elementele de informare prevăzute în anexa IIIa.

(6) În cazul în care un furnizor de servicii, astfel cum este menționat la articolul 6 din Regulamentul (UE) 2022/2065, permite vânzarea de vehicule prin intermediul site-ului său internet, furnizorul de servicii respectiv permite afișarea etichetei vehiculului în conformitate cu alineatul (2).

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica cerințele în materie de date și parametrii aferenți datelor prevăzuți în părțile 2 și 3

din anexa IIIa pentru a include informații suplimentare relevante pentru consumatori în baza de date cu produse și pentru a specifica metodologia de determinare a parametrului «fabricat în UE».

Articolul 15b
Obligațiile statelor membre în ceea ce privește etichetarea vehiculelor

(1) Statele membre desemnează o autoritate de supraveghere a pieței în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1020, responsabilă pentru asigurarea conformității cu măsurile prevăzute la articolul 15a. Autoritățile de supraveghere a pieței pot recupera costurile aferente inspecției documentelor în cazurile de neconformitate cu articolele relevante din prezentul regulament.

(2) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile și mecanisme de asigurare a respectării legii în cazul încălcării dispozițiilor privind etichetarea vehiculelor și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. În termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară a acestora.”.

12. Articolul 17 alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5a alineatul (5), al articolului 7 alineatul (8), al articolului 7a alineatul (2), al articolului 10 alineatul (8), al articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, al articolului 13 alineatul (4), al articolului 14 alineatul (2), al articolului 15 alineatele (8) și (9) și al articolului 15a alineatul (7) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”.

13. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

14. Anexa IIIa se introduce în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2
Abrogarea

Directiva 1999/94/CE se abrogă.

Articolul 3
Intrarea în vigoare

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

Articolul 1 alineatul (5) se aplică de la 1 ianuarie *[Oficiul pentru Publicații: A se introduce anul următor datei aplicării Regulamentului Omnibus privind autovehiculele]*.

Articolul 1 alineatul (11) și articolul 2 se aplică de la *[data: 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]*.

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ

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

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

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 și de abrogare a Directivei 1999/94/CE

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

Politici climatice

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

Propunerea urmărește să furnizeze:

1) flexibilități suplimentare pentru producători, pentru sprijinirea tranziției către o mobilitate cu emisii zero;

2) norme armonizate și actualizate privind etichetarea emisiilor de CO_2.

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale propunerii sunt:

(1) să ofere mai multă flexibilitate producătorilor pentru a-și îndeplini obiectivele privind emisiile de CO_2;

(2) să sporească neutralitatea tehnologică a standardelor privind emisiile de CO_2;

(3) să mențină contribuția standardelor privind emisiile de CO_2 la obiectivele climatice stabilite în Legea europeană a climei;

(4) să mențină certitudinea și previzibilitatea pentru producătorii și investitorii din lanțul valoric al mobilității cu emisii zero;

(5) să introducă informații armonizate pentru consumatori, inclusiv pentru vehiculele cu emisii zero.

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

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

Opțiunea combinată preferată în ceea ce privește obiectivele privind emisiile de CO_2 și flexibilitățile aduce beneficii producătorilor în perioada 2030-2034. De asemenea, menținând obiectivele de 100 % pentru 2035, aceasta sporește neutralitatea tehnologică prin recunoașterea rolului OVC-HEV, al combustibililor durabili din surse regenerabile și al oțelului moale după 2035. Acest lucru va stimula continuarea investițiilor în alte tehnologii decât grupurile motopropulsoare cu emisii zero și dezvoltarea acestora, care pot fi utile pentru utilizări specifice și/sau pentru o etapă de tranziție, sprijinind eventual și competitivitatea unor producători europeni pe alte piețe. Astfel cum se arată în evaluare, implicațiile în materie de energie și climă ale opțiunii preferate sunt limitate, în special din cauza garanțiilor integrate. Având în vedere cele de mai sus, inițiativa este în concordanță cu obiectivul UE de realizare a neutralității climatice până în 2050 și cu obiectivul climatic pentru 2030, precum și cu progresele înregistrate în materie de adaptare.

1.3.4. Indicatori de performanță

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

Au fost identificați următorii indicatori: (evaluarea impactului)

- emisiile medii de CO_2 ale parcului de autoturisme și camionete noi al UE vor fi monitorizate anual pentru fiecare vehicul, producător și stat membru;
- emisiile de GES ale autoturismelor și camionetelor vor fi monitorizate prin inventarele anuale ale emisiilor de GES ale statelor membre;
- 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;
- 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.

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei

☐ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare[12]

☒ prelungirea unei acțiuni existente

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

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

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

Propunerea de modificare urmărește să ofere modalități suplimentare pentru producători în ceea ce privește respectarea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2, menținând în același timp nivelul general de ambiție în ceea ce privește obiectivele de reducere a emisiilor de CO_2 consacrate în dreptul Uniunii.

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

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. Având în vedere necesitatea de a modifica Regulamentul (UE) 2019/631 prin prevederea unor modalități suplimentare în ceea ce privește respectarea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO_2, obiectivele prezentei inițiative nu pot fi realizate la nivel de stat membru.

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

1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare

Propunerea se bazează pe legislația existentă care a asigurat reducerea continuă a emisiilor de CO_2 ale parcului de autoturisme și vehicule utilitare ușoare noi din UE în ultimul deceniu.

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

Nu sunt necesare resurse suplimentare.

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

Nu sunt necesare resurse suplimentare.

1.6. Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar

☐ **durată limitată**

– ☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

– ☐ impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ **durată nelimitată**

– punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

– urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

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

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

– ☒ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

– ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☐ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

– ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea

– ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza)

– ☐ Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții

– ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar

– ☐ organismelor de drept public

– ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate

– ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate

– ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant

– ☐ organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

Nu se introduce nicio modificare a normelor de monitorizare și raportare, deoarece sistemul actual permite, de asemenea, monitorizarea aplicării modalităților suplimentare propuse.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse

Propunerea nu pune în aplicare un program financiar. Nu sunt aplicabile modul de gestiune, mecanismele de executare a fondurilor, 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

Prezenta propunere nu se referă la un program de cheltuieli. Monitorizarea eficientă 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.

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

Prezenta inițiativă nu implică noi controale/riscuri semnificative care 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

Pe lângă aplicarea Regulamentului financiar pentru a preveni frauda și neregulile, modalitățile de respectare a cerințelor de reducere a emisiilor de CO_2 prevăzute în prezenta propunere vor fi însoțite de monitorizarea și raportarea diferitelor seturi de date, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2019/631.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

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

- Linii bugetare existente

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.[13]	din partea țărilor AELS[14]	din partea țărilor candidate și potențial candidate[15]	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./Nedif.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

- Noile linii bugetare solicitate

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

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

[13] Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

[14] AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

[15] Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

– ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

– ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos

3.2.1.1. Credite din bugetul votat

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	

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

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

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

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	

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

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

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

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

TOTAL credite în cadrul RUBRICII <….> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plăți	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

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

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

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

TOTAL DG <…….>	Credite	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

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

3.2.1.2. Credite din venituri alocate externe

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	

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

pentru DG <…….>	Plăți	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Numărul	

DG: <…….>	Anul	Anul	Anul	Anul	**TOTAL CFM**

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

DG: <…….>	Anul **2024**	Anul **2025**	Anul **2026**	Anul **2027**	**TOTAL CFM 2021-2027**

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

	Anul **2024**	Anul **2025**	Anul **2026**	Anul **2027**	**TOTAL CFM 2021-2027**

TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <….>	Angajamente	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
din cadrul financiar multianual	Plăți	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

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

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

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

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

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

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

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

⇩	Tip[16]	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Total nr.	Total costuri
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1[17]…																		
– Realizare																		
– Realizare																		
– Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 …																		
– Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

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

[17] Conform descrierii din secțiunea 1.3.2. „Obiectiv(e) specific(e)…”

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

– ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ

– ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos

3.2.3.1. Credite din bugetul votat

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

3.2.3.2. Credite din venituri alocate externe

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

3.2.3.3. Total credite

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

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

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

– ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane

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

3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)

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

3.2.4.2. Finanțare din venituri alocate externe

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

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

3.2.4.3. Necesarul total de resurse umane

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

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

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

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

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate de:

Funcționari și personal temporar	
Personal extern	

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

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

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

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

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

3.2.6. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

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

Nu sunt necesare resurse suplimentare. Echipa actuală va continua să gestioneze inițiativa.

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

N/A

– ☐ necesită revizuirea CFM

N/A

3.2.7. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

– ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților

– ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul **2024**	Anul **2025**	Anul **2026**	Anul **2027**	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea					
TOTAL credite cofinanțate					

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

– ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

– ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

– ☐ asupra resurselor proprii

– ☐ asupra altor venituri

– ☐ vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei[18]			
		Anul **2024**	Anul **2025**	Anul **2026**	Anul **2027**
Articolul …….					

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

N/A

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

[18] 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.

N/A

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

Propunerea nu include nicio dimensiune digitală, cu excepția bazei de date cu produse în ceea ce privește etichetarea vehiculelor.

4.1. Cerințe cu relevanță digitală

Prezentul regulament nu include cerințe suplimentare cu relevanță digitală în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor de CO_2. Se aplică dispozițiile Regulamentului (UE) 2019/631. Propunerea introduce o serie de flexibilități pentru a permite producătorilor să respecte obiectivele privind emisiile de CO_2, fără implicații digitale sau îmbunătățirea punerii în aplicare prin intermediul instrumentelor digitale.

În ceea ce privește etichetarea vehiculelor, articolul 15a alineatul (3) introduce o cerință cu relevanță digitală prin crearea unei baze de date cu produse pentru etichetarea vehiculelor, pentru a oferi publicului informații cu privire la etichetarea vehiculelor pentru modelele de vehicule introduse pe piață. Se preconizează că această bază de date va fi creată de Comisie, pentru a include datele puse la dispoziție de producătorii de vehicule cu privire la modelele de vehicule pe care le introduc pe piață și pentru a fi pusă la dispoziția publicului larg, înlocuind cerința actuală ca fiecare stat membru să instituie ghiduri pe suport de hârtie. Această evoluție implică gestionarea registrelor, colectarea datelor, notificările și accesibilitatea bazei de date pentru publicul larg.

4.2. Date

În ceea ce privește baza de date cu produse pentru etichetarea vehiculelor, se preconizează că datele care urmează să fie introduse în baza de date vor furniza informații cu privire la performanța climatică și energetică a modelelor de vehicule introduse pe piață. Producătorii trebuie să furnizeze date bazate pe documentația oficială a vehiculelor pe care le introduc pe piață, în mod agregat (ceea ce reduce sarcina prin agregarea informațiilor individuale privind vehiculele la nivelul modelelor de vehicule) și o singură dată pentru fiecare model de vehicul introdus pe piață. Aceste informații agregate oferă informații suplimentare care sunt relevante pentru potențialii cumpărători de vehicule cu privire la gama de performanță care poate fi preconizată în cadrul unui anumit model de vehicul și pentru a compara informațiile între modele.

4.3. Soluții digitale

Se preconizează că baza de date cu produse pentru etichetarea vehiculelor va primi și va stoca informații și le va pune la dispoziția publicului larg, cu funcții care să permită căutarea și compararea modelelor de vehicule, pentru a sprijini deciziile de cumpărare în cunoștință de cauză. Pentru crearea bazei de date, ar fi posibilă reutilizarea anumitor funcționalități din Registrul european al produselor pentru etichetarea energetică (EPREL). Nu există nicio intenție de a utiliza IA în acest moment.

4.4. Evaluarea interoperabilității

N/A

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

Propunerea introduce o serie de flexibilități pentru a permite producătorilor să respecte obiectivele privind emisiile de CO_2. Acestea nu presupun implicații digitale sau îmbunătățirea punerii în aplicare prin intermediul instrumentelor digitale.

Baza de date cu produse pentru etichetarea vehiculelor va trebui să fie dezvoltată de Comisie, pe baza capacității informatice interne sau a contractanților, dacă este necesar, și să reutilizeze cât mai mult posibil experiența existentă, inclusiv din dezvoltarea bazei de date EPREL. Propunerea prevede ca baza de date să fie pusă la dispoziție în termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a regulamentului, care ar trebui să includă o etapă de testare cu participarea părților interesate (producătorii de vehicule). Odată ce baza de date este pusă la dispoziție, producătorii vor trebui să introducă în aceasta informațiile solicitate. Propunerea prevede, de asemenea, posibilitatea de a stabili acte de punere în aplicare pentru a specifica detaliile operaționale ale bazei de date cu produse, în cazul în care acest lucru pare necesar.