



### Cuprins

#### I Acte legislative

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) 2023/850 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1806 de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonerati de această obligație (Kosovo)..... 1**
- ★ **Regulamentul (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii <sup>(1)</sup> ..... 5**

##### DECIZII

- ★ **Decizia (UE) 2023/852 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește numărul de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră până în 2030 <sup>(1)</sup> ..... 21**

#### II Acte fără caracter legislativ

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/853 al Consiliului din 24 aprilie 2023 privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 267/2012 privind măsuri restrictive împotriva Iranului ..... 25**

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE.

## DECIZII

- ★ Decizia (PESC) 2023/854 a Consiliului din 24 aprilie 2023 de modificare a Deciziei 2010/413/PESC privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului ..... 28
- ★ Decizia (PESC) 2023/855 a Consiliului din 24 aprilie 2023 privind o misiune de parteneriat a Uniunii Europene în Republica Moldova (EUPM Moldova) ..... 30
- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2023/856 a Comisiei din 18 aprilie 2023 privind cererea de înregistrare, în temeiul Regulamentului (UE) 2019/788 al Parlamentului European și al Consiliului, a inițiativei cetățenești europene intitulate „Connecting all European capitals and people through a high-speed train network” („Conectarea tuturor capitalelor europene și a europenilor printr-o rețea feroviară de mare viteză”) [notificată cu numărul C(2023) 2617] ..... 37

## I

*(Acte legislative)*

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) 2023/850 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 19 aprilie 2023

**de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1806 de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonați de această obligație (Kosovo \*)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 77 alineatul (2) litera (a),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(1)</sup>,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2018/1806 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup> stabilește lista țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe ale statelor membre și lista țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonați de această obligație. Conținutul listelor țărilor terțe care figurează în anexele I și II la regulamentul menționat ar trebui să fie și să rămână în concordanță cu criteriile prevăzute în regulamentul respectiv. Trimiterile la țările terțe a căror situație s-a modificat în ceea ce privește criteriile respective ar trebui să fie transferate, după caz, dintr-o anexă în cealaltă.
- (2) Criteriile de care trebuie să se țină seama atunci când se stabilește, pe baza unei evaluări de la caz la caz, care sunt țările terțe ai căror resortisanți sunt supuși obligației de a deține viză sau țările terțe ai căror resortisanți sunt exonați de această obligație sunt prevăzute la articolul 1 din Regulamentul (UE) 2018/1806. Criteriile respective sunt legate, printre altele, de imigrația ilegală, de rațiuni de ordine publică și securitate, de avantajele economice, îndeosebi în ceea ce privește turismul și comerțul exterior și relațiile externe ale Uniunii cu țările terțe relevante, incluzând, în special, considerații referitoare la drepturile omului și la libertățile fundamentale, precum și implicațiile pentru coerența regională și reciprocitate.

\* Această denumire nu aduce atingere pozițiilor privind statutul și este conformă cu RCSONU 1244/1999, precum și cu Avizul CIJ privind Declarația de independență a Kosovo.

<sup>(1)</sup> Poziția Parlamentului European din 28 martie 2019 (JO C 108, 26.3.2021, p. 877) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 9 martie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din 18 aprilie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) 2018/1806 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 noiembrie 2018 de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonați de această obligație (JO L 303, 28.11.2018, p. 39).

- (3) Kosovo a îndeplinit cerințele din foaia sa de parcurs privind un regim de scutire de viză. Pe baza unei evaluări a unei serii de criterii diverse enumerate la articolul 1 din Regulamentul (UE) 2018/1806, este oportun ca titularii de pașapoarte emise de Kosovo care călătoresc pe teritoriul statelor membre să fie exonerati de obligația de a deține viză. Exonerarea de obligația de a deține viză va face ca întreaga regiune a Balcanilor de Vest să fie supusă aceluiași regim de vize.
- (4) Prin urmare, Kosovo ar trebui transferat din partea a 2-a a anexei I la Regulamentul (UE) 2018/1806 în partea a 4-a a anexei II la regulamentul respectiv. Exonerarea de obligația de a deține viză ar trebui să se aplice numai titularilor de pașapoarte biometrice eliberate de Kosovo în conformitate cu standardele Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). Exonerarea respectivă nu ar trebui să se aplice până la data la care începe efectiv să funcționeze Sistemul european de informații și de autorizare privind călătoriile (ETIAS), instituit prin Regulamentul (UE) 2018/1240 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(3)</sup>, ori până la 1 ianuarie 2024, oricare dintre aceste date survine prima.
- (5) Fără a aduce atingere poziției statelor membre cu privire la statutul Kosovo, în perioada de până la data la care se aplică efectiv exonerarea de obligația de a deține viză, este important să fie încheiate acorduri sau înțelegeri de readmisie, după caz, cu statele membre care nu au încheiat încă un astfel de acord sau înțelegere. Odată încheiate acordurile sau înțelegerile respective, Kosovo trebuie să le pună în aplicare pe deplin, respectând în același timp principiul nereturnării consacrat în Convenția privind statutul refugiaților din 28 iulie 1951, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la New York din 31 ianuarie 1967.
- (6) Kosovo a făcut progrese semnificative în toate componentele capitolului II din foaia de parcurs privind un regim de scutire de viză. Pentru a asigura un bun management al migrației și un mediu sigur, Kosovo ar trebui să caute să își alinieze și mai bine politica în domeniul vizelor la politica Uniunii.
- (7) Exonerarea de obligația de a deține viză este condiționată de punerea în aplicare constantă a cerințelor prevăzute în foaia de parcurs privind un regim de scutire de viză pentru Kosovo. Comisia monitorizează în mod activ punerea în aplicare a cerințelor respective și alinierea politicii în domeniul vizelor, prin intermediul mecanismului de suspendare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1806. Uniunea poate suspenda exonerarea de obligația de a deține viză în conformitate cu mecanismul menționat, dacă sunt întrunite condițiile stabilite de regulamentul menționat.
- (8) Prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Irlanda nu participă, în conformitate cu Decizia 2002/192/CE a Consiliului <sup>(4)</sup>; prin urmare, Irlanda nu participă la adoptarea prezentului regulament, acesta nu este obligatoriu pentru respectivul stat membru și nu i se aplică.
- (9) În ceea ce privește Islanda și Norvegia, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în înțelesul Acordului încheiat de Consiliul Uniunii Europene și Republica Islanda și Regatul Norvegiei privind asocierea acestor două state la implementarea, aplicarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen <sup>(5)</sup>, care se află sub incidența articolului 1 punctul B din Decizia 1999/437/CE a Consiliului <sup>(6)</sup>.

<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) 2018/1240 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 septembrie 2018 de instituire a Sistemului european de informații și de autorizare privind călătoriile (ETIAS) și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1077/2011, (UE) nr. 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 și (UE) 2017/2226 (JO L 236, 19.9.2018, p. 1).

<sup>(4)</sup> Decizia 2002/192/CE a Consiliului din 28 februarie 2002 privind solicitarea Irlandei de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 64, 7.3.2002, p. 20).

<sup>(5)</sup> JO L 176, 10.7.1999, p. 36.

<sup>(6)</sup> Decizia 1999/437/CE a Consiliului din 17 mai 1999 privind anumite modalități de aplicare a Acordului încheiat între Consiliul Uniunii Europene și Republica Islanda și Regatul Norvegiei în ceea ce privește asocierea acestor două state în vederea punerii în aplicare, a asigurării respectării și dezvoltării acquis-ului Schengen (JO L 176, 10.7.1999, p. 31).

- (10) În ceea ce privește Elveția, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în înțelesul Acordului între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană cu privire la asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen <sup>(7)</sup>, care se află sub incidența articolului 1 punctul B din Decizia 1999/437/CE, coroborat cu articolul 3 din Decizia 2008/146/CE a Consiliului <sup>(8)</sup>.
- (11) În ceea ce privește Liechtensteinul, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în înțelesul Protocolului între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană, Confederația Elvețiană și Principatul Liechtenstein privind aderarea Principatului Liechtenstein la Acordul între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în practică, aplicarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen <sup>(9)</sup>, care se află sub incidența articolului 1 punctul B din Decizia 1999/437/CE, coroborat cu articolul 3 din Decizia 2011/350/UE a Consiliului <sup>(10)</sup>.
- (12) În ceea ce privește Ciprul și, respectiv, Bulgaria și România, prezentul regulament constituie un act care se întemeiază pe acquis-ul Schengen sau care este conex acestuia, în înțelesul articolului 3 alineatul (1) din Actul de aderare din 2003 și, respectiv, al articolului 4 alineatul (1) din Actul de aderare din 2005,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Regulamentul (UE) 2018/1806 se modifică după cum urmează:

1. În anexa I partea 2, se elimină următorul text:

„— Kosovo, astfel cum este definit prin Rezoluția 1244 a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite din 10 iunie 1999”.

2. În anexa II partea 4, se introduce următorul text:

„Kosovo \* (\*\*) (\*\*\*)

\* Această denumire nu aduce atingere pozițiilor privind statutul și este conformă cu RCSONU 1244/1999, precum și cu Avizul CIJ privind Declarația de independență a Kosovo.

(\*\*) Exonerarea de obligația de a deține viză se aplică numai titularilor de pașapoarte biometrice eliberate de Kosovo în conformitate cu standardele Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).

(\*\*\*) Exonerarea de obligația de a deține viză se aplică numai de la data la care începe să funcționeze Sistemul european de informații și de autorizare privind călătoriile (ETIAS), instituit prin Regulamentul (UE) 2018/1240 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 septembrie 2018 de instituire a Sistemului european de informații și de autorizare privind călătoriile (ETIAS) și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1077/2011, (UE) nr. 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 și (UE) 2017/2226 (JO L 236, 19.9.2018, p. 1) sau de la 1 ianuarie 2024, oricare dintre aceste date survine prima.”

<sup>(7)</sup> JO L 53, 27.2.2008, p. 52.

<sup>(8)</sup> Decizia 2008/146/CE a Consiliului din 28 ianuarie 2008 privind încheierea, în numele Comunității Europene, a Acordului între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană cu privire la asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen (JO L 53, 27.2.2008, p. 1).

<sup>(9)</sup> JO L 160, 18.6.2011, p. 21.

<sup>(10)</sup> Decizia 2011/350/UE a Consiliului din 7 martie 2011 privind încheierea, în numele Uniunii Europene, a Protocolului dintre Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană, Confederația Elvețiană și Principatul Liechtenstein privind aderarea Principatului Liechtenstein la Acordul dintre Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen, în ceea ce privește eliminarea controalelor la frontierele interne și circulația persoanelor (JO L 160, 18.6.2011, p. 19).

*Articolul 2*

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

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

Adoptat la Strasbourg, 19 aprilie 2023.

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*  
R. METSOLA

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
J. ROSWALL

---

**REGULAMENTUL (UE) 2023/851 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI****din 19 aprilie 2023****de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii****(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 <sup>(1)</sup>,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Acordul de la Paris <sup>(4)</sup>, adoptat la 12 decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) (denumit în continuare „Acordul de la Paris”), a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2016. Părțile la Acordul de la Paris au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială. Respectivul angajament a fost consolidat prin adoptarea, în temeiul CCONUSC, la 13 noiembrie 2021, a Pactului climatic de la Glasgow, în care Conferința părților la CCONUSC, care servește drept reuniune a părților la Acordul de la Paris, recunoaște că impactul schimbărilor climatice va fi mult mai scăzut în cazul unei creșteri a temperaturii cu 1,5 °C, comparativ cu o creștere de 2 °C, și se angajează să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C.
- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european (denumit în continuare „Pactul verde european”). În rezoluția sa din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul verde european <sup>(5)</sup>, Parlamentul European a solicitat realizarea tranziției necesare către o societate neutră din punct de vedere climatic până cel târziu în 2050, iar în rezoluția sa din 28 noiembrie 2019 referitoare la urgența climatică și de mediu a declarat o urgență climatică și de mediu <sup>(6)</sup>. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății și a bunăstării economice a cetățenilor Uniunii.
- (3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere axată pe transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de

<sup>(1)</sup> JO C 194, 12.5.2022, p. 81.<sup>(2)</sup> JO C 270, 13.7.2022, p. 38.<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 14 februarie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 28 martie 2023.<sup>(4)</sup> JO L 282, 19.10.2016, p. 4.<sup>(5)</sup> JO C 270, 7.7.2021, p. 2.<sup>(6)</sup> JO C 232, 16.6.2021, p. 28.

vedere al utilizării resurselor și competitivă, cu industrii dinamice care rămân lideri mondiali în segmentul lor și motoare ale inovării la nivel mondial, asigurând în același timp locuri de muncă de înaltă calitate și bine plătite în Uniune. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În acest context, cel de al optulea program de acțiune pentru mediu, care se derulează până în 2030, instituit prin Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului (<sup>7</sup>), consolidează obiectivul de accelerare a tranziției verzi către o economie circulară neutră din punct de vedere climatic, sustenabilă, netoxică, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, bazată pe energie din surse regenerabile, rezilientă și competitivă, într-un mod just, echitabil și favorabil incluziunii, precum și de protejare, refacere și îmbunătățire a stării mediului, concomitent sprijinind și valorificând setul de măsuri și inițiative anunțate în cadrul Pactului verde european. În același timp, tranziția afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra anumitor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități și membrii unei minorități rasiale sau etnice. În plus, tranziția va afecta în mod diferit regiunile Uniunii, în special regiunile dezavantajate din punct de vedere structural, regiunile periferice și cele ultraperiferice. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

- (4) Uniunea s-a angajat să reducă până în 2030 emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.
- (5) Prin adoptarea Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului (<sup>8</sup>), Uniunea a consacrat în legislație obiectivul de a ajunge la zero emisii nete până cel târziu în 2050 și obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un obiectiv obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.
- (6) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier. Sectorul transporturilor este singurul sector în care s-au înregistrat creșteri ale emisiilor din 1990 până în prezent. Acesta include transportul rutier cu vehicule utilitare ușoare și grele, care, împreună, sunt responsabile pentru peste 70 % din totalul emisiilor generate de transporturi. Pentru a se obține neutralitatea climatică, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până în 2050.
- (7) Dubla tranziție verde și digitală ar trebui să abordeze, de asemenea, importanța dimensiunii sociale pentru a asigura faptul că mobilitatea este la prețuri abordabile și accesibilă pentru toți, în special pentru persoanele care fac naveta și nu au acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate. Se preconizează că standardele mai ambițioase privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare vor accelera adoptarea vehiculelor cu emisii zero, le vor face mai accesibile din punct de vedere financiar și, în plus, vor accelera decarbonizarea pieței second-hand în toate segmentele, cu beneficii mai mari pentru consumatorii cu venituri mici și medii. La adoptarea respectivelor standarde este important să se ia în considerare și consecințele economice și sociale semnificative ale dublei tranziții verzi și digitale și necesitatea de a proteja ocuparea forței de muncă și de a menține competitivitatea industriei Uniunii.
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt necesare ca parte a unui cadru coerent și consecvent care este indispensabil pentru realizarea obiectivului general al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră, precum și de reducere a dependenței Uniunii de combustibilii fosili importați. Este esențial ca Comisia să colaboreze cu statele membre și cu părțile interesate din industrie pentru a asigura lanțul de aprovizionare în ceea ce privește materiile prime critice necesare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute. Acest lucru va sprijini, de asemenea, competitivitatea industriei Uniunii și va consolida autonomia strategică a Uniunii.

(<sup>7</sup>) Decizia (UE) 2022/591 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 aprilie 2022 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2030 (JO L 114, 12.4.2022, p. 22).

(<sup>8</sup>) Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).



- (9) Pentru a obține o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990 până în 2030, este necesar să se consolideze cerințele de reducere prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(9)</sup>, atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. De asemenea, este nevoie să fie stabilită o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare după 2030, pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice până în 2050. Fără acțiuni ambițioase privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul rutier, ar fi necesare reduceri mai mari ale emisiilor în alte sectoare, inclusiv în sectoarele în care decarbonizarea este mai dificilă.
- (10) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar trebui să încurajeze introducerea pe piața Uniunii a unei cote tot mai mari de vehicule cu emisii zero, care să ofere totodată beneficii consumatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului, să consolideze securitatea și eficiența energetică și economiile de energie asociate și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor poate fi menținută. În contextul global, lanțul valoric al industriei autovehiculelor din Uniune trebuie să fie un actor principal în tranziția în curs către o mobilitate cu emisii zero. Standardele consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> sunt neutre din punct de vedere tehnologic în ceea ce privește atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule pe care le stabilesc. Există și rămân disponibile diferite tehnologii pentru atingerea obiectivului general al parcului de vehicule cu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen, iar inovațiile tehnologice continuă. Vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, care includ, de asemenea, vehiculele electrice hibride reincărcabile performante, pot juca în continuare un rol în parcursul de tranziție. În acest context, este important să se asigure date exacte și complete referitoare la performanța privind emisiile a acestor vehicule electrice hibride reincărcabile.
- (11) În urma consultării părților interesate, Comisia va prezenta o propunere privind înmatricularea după 2035 a vehiculelor care utilizează exclusiv combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO<sub>2</sub> în conformitate cu dreptul Uniunii, în afara domeniului de aplicare a normelor privind parcul de vehicule și în conformitate cu obiectivul neutralității climatice al Uniunii.
- (12) În acest context, ar trebui stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> atât pentru autoturismele noi, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare noi începând cu 2030. Aceste obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii și pentru stimularea inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.
- (13) Inovarea tehnologică este o condiție prealabilă pentru decarbonizarea mobilității în Uniune și, prin urmare, ar trebui sprijinită. Sunt deja disponibile fonduri semnificative pentru inovare în ecosistemul mobilității prin diferite instrumente de finanțare ale Uniunii, în special Orizont Europa – programul-cadru pentru cercetare și inovare instituit prin Regulamentul (UE) 2021/695 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(10)</sup>, InvestEU instituit prin Regulamentul (UE) 2021/523 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(11)</sup>, Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul pentru inovare instituit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(12)</sup> și Mecanismul de redresare și reziliență instituit prin Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(13)</sup>. Uniunea și statele membre ar trebui să își continue eforturile de sprijinire a investițiilor publice și private în cercetarea și inovarea europeană în domeniul autovehiculelor, inclusiv prin inițiative care promovează sinergiile în sectorul industriei autovehiculelor, cum ar fi Alianța europeană pentru baterii. Alături de semnale clare de reglementare, aceste eforturi vor sprijini și vor încuraja deciziile de investiții ale producătorilor, vor menține poziția de lider tehnologic a Europei în acest sector, vor contribui la dezvoltarea excelenței industriale în tehnologiile viitorului în Uniune și vor asigura sustenabilitatea și competitivitatea pe termen lung a bazei sale industriale.

<sup>(9)</sup> Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> 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).

<sup>(10)</sup> Regulamentul (UE) 2021/695 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a programului-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa, de stabilire a normelor sale de participare și de diseminare și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1290/2013 și (UE) nr. 1291/2013 (JO L 170, 12.5.2021, p. 1).

<sup>(11)</sup> Regulamentul (UE) 2021/523 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 martie 2021 de instituire a Programului InvestEU și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/1017 (JO L 107, 26.3.2021, p. 30).

<sup>(12)</sup> Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

<sup>(13)</sup> Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență (JO L 57, 18.2.2021, p. 17).

- (14) Obiectivele standardelor de performanță revizuite privind emisiile de CO<sub>2</sub> ar trebui însoțite de o strategie a Uniunii care să abordeze provocările generate de extinderea producției de vehicule cu emisii zero și de tehnologii aferente, luând în considerare totodată particularitățile fiecărui stat membru, precum și nevoia de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din sector și diversificarea economică și reconversia activităților, menținând totodată nivelurile de ocupare a forței de muncă în sectorul autovehiculelor în Uniune. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului pe care această tranziție îl va avea asupra microîntreprinderilor și întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) de-a lungul lanțului de aprovizionare din industria autovehiculelor și asupra regiunilor și comunităților afectate care ar putea fi mai vulnerabile din cauza prezenței unei industrii intensive a autovehiculelor. După caz, ar trebui să se ia în considerare acordarea de sprijin financiar la nivelul Uniunii și al statelor membre pentru a atrage investiții private, inclusiv prin intermediul Fondului social european Plus instituit prin Regulamentul (UE) 2021/1057 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(14)</sup>, al Fondului pentru o tranziție justă instituit prin Regulamentul (UE) 2021/1056 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(15)</sup>, al Fondului pentru inovare, al Fondului european de dezvoltare regională, al Fondului de coeziune, al Mecanismului de redresare și reziliență și al altor instrumente ale cadrului financiar multianual prevăzut în Regulamentul (UE, Euratom) 2020/2093 al Consiliului <sup>(16)</sup>, precum și ale instrumentului de redresare al Uniunii Europene instituit prin Regulamentul (UE) 2020/2094 al Consiliului <sup>(17)</sup>, în concordanță cu normele privind ajutoarele de stat și cu alte instrumente financiare disponibile, de exemplu ale Băncii Europene de Investiții.

Comunicarea Comisiei din 18 februarie 2022 privind orientările privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie 2022 permite statelor membre să sprijine întreprinderile să își decarbonizeze procesele de producție și să adopte tehnologii mai verzi în contextul comunicării Comisiei din 5 mai 2021 intitulată „Actualizarea noii Strategii industriale din 2020: construirea unei piețe unice mai puternice pentru a sprijini redresarea Europei” (denumită în continuare „noua strategie industrială actualizată”). Recomandarea Consiliului din 16 iunie 2022 <sup>(18)</sup> este un instrument important pentru statele membre de abordare a aspectelor sociale și de ocupare a forței de muncă ale unei tranziții juste către o economie neutră din punct de vedere climatic. Comisia ar trebui să exploreze și alte opțiuni pentru a sprijini respectiva tranziție.

- (15) Pentru a identifica orice deficite de finanțare în ceea ce privește asigurarea unei tranziții juste în lanțul de aprovizionare al autovehiculelor și acordând o atenție deosebită IMM-urilor și regiunilor celor mai afectate de tranziția către o economie neutră din punct de vedere climatic, Comisia ar trebui, până la 31 decembrie 2025, să prezinte un raport cu o analiză care să identifice astfel de deficite de finanțare, la data transmiterii primului raport privind progresele înregistrate și pe baza inițiativelor în curs, cum ar fi parcursul de tranziție pentru ecosistemul mobilității și Alianța regiunilor producătoare de autovehicule a Comitetului Regiunilor, în cooperare cu statele membre, cu regiunile și cu autoritățile locale și toate părțile interesate relevante. Raportul respectiv ar trebui să fie însoțit, după caz, de propuneri de măsuri financiare adecvate pentru a răspunde nevoilor identificate.
- (16) Noua strategie industrială actualizată are în vedere cocrearea unor parcursuri de tranziție verde și digitală, în parteneriat cu industria, autoritățile publice, partenerii sociali și cu alte părți interesate. În acest context, ar trebui dezvoltat un parcurs de tranziție pentru ca ecosistemul mobilității să însoțească tranziția lanțului valoric din sectorul autovehiculelor, inclusiv prin asigurarea continuității dialogului social care implică sectorul și părțile interesate, în deplină transparență. Parcursul ar trebui să acorde o atenție deosebită IMM-urilor din lanțul de aprovizionare pentru automobile și consultării partenerilor sociali, inclusiv de către statele membre. Acesta ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe Comunicarea Comisiei din 1 iulie 2020 intitulată „Agenda europeană pentru competențe în scopul promovării competitivității durabile, a echității sociale și a rezilienței”, care include inițiative precum „Pactul privind competențele”, pentru a mobiliza sectorul privat și alte părți interesate să își perfecționeze și să recalifice forța de muncă din Europa în vederea realizării tranziției verzi și a celei digitale. Acțiunile și stimulentele adecvate la nivelul Uniunii și la nivelul statelor membre menite să sporească accesibilitatea din punct de vedere financiar a vehiculelor cu emisii zero ar trebui, de asemenea, abordate în ceea ce privește parcursul de tranziție. Progresele înregistrate cu privire la acest parcurs de tranziție cuprinzător pentru ecosistemul mobilității ar trebui monitorizate o dată la doi ani, în cadrul unui raport intermediar care urmează să fie prezentat de Comisie.

<sup>(14)</sup> Regulamentul (UE) 2021/1057 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de instituire a Fondului social european Plus (FSE+) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1296/2013 (JO L 231, 30.6.2021, p. 21).

<sup>(15)</sup> Regulamentul (UE) 2021/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de instituire a Fondului pentru o tranziție justă (JO L 231, 30.6.2021, p. 1).

<sup>(16)</sup> Regulamentul (UE, Euratom) 2020/2093 al Consiliului din 17 decembrie 2020 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027 (JO L 433 I, 22.12.2020, p. 11).

<sup>(17)</sup> Regulamentul (UE) 2020/2094 al Consiliului din 14 decembrie 2020 de instituire a unui instrument de redresare al Uniunii Europene pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de COVID-19 (JO L 433 I, 22.12.2020, p. 23).

<sup>(18)</sup> Recomandarea 2022/C 243/04 a Consiliului din 16 iunie 2022 privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică (JO C 243, 27.6.2022, p. 35).

Respectivul raport intermediar ar trebui să ia în considerare, printre altele, progresele înregistrate în ceea ce privește introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în segmentul vehiculelor utilitare ușoare, precum și măsurile la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre și la nivel local pentru a facilita tranziția statelor membre către vehicule ușoare cu emisii zero, evoluția acestora în ceea ce privește prețurile și eficiența energetică, dezvoltarea introducerii de combustibili alternativi și progresul în instalarea infrastructurii publice și private de încărcare și de realimentare care urmează să fie prevăzută într-un Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (denumit în continuare „regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi”) și în reformarea Directivei 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(19)</sup>, potențialul tehnologiilor inovatoare de a ajunge la o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, competitivitatea internațională, investițiile în lanțul valoric al autovehiculelor și perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și reconversia activităților, în special în IMM-uri. Raportul intermediar ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe rapoartele intermediare bienale pe care statele membre urmează să le prezinte în temeiul regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Pentru pregătirea raportului intermediar, Comisia ar trebui să consulte partenerii sociali, inclusiv în legătură cu rezultatele dialogului social. Inovațiile din lanțul de aprovizionare al autovehiculelor continuă. Dacă sunt dezvoltate în continuare, tehnologiile inovatoare, cum ar fi producția de e-combustibili cu captarea aerului, ar putea oferi perspective pentru o mobilitate neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei la prețuri accesibile. Prin urmare, în cadrul raportului său intermediar, Comisia ar trebui să urmărească progresele înregistrate în ceea ce privește inovarea în acest sector.

- (17) Pentru a proteja mediul și sănătatea cetățenilor din toate statele membre, este important să se decarbonizeze și parcul de vehicule existent. Piața vehiculelor second-hand generează un risc de transfer al emisiilor de CO<sub>2</sub> și de poluare atmosferică în regiunile mai puțin dezvoltate din punct de vedere economic din Uniune. Pentru a intensifica ritmul reducerii emisiilor generate de parcul de vehicule existent și pentru a accelera tranziția către un transport cu emisii zero, este extrem de important să se încurajeze conversia vehiculelor cu motor cu ardere internă în vehicule electrice pe bază de baterii sau cu pile de combustie, inclusiv prin evaluarea modalităților de facilitare a implementării unor astfel de soluții în statele membre.
- (18) Astfel cum se menționează în comunicarea Comisiei din 18 mai 2022 intitulată „Planul REPowerEU”, pentru a spori economiile de energie și eficiența energetică în sectorul transporturilor și pentru a accelera tranziția către vehicule cu emisii zero, este important să se mărească ponderea vehiculelor cu emisii zero în parcurile de automobile ale instituțiilor publice și ale societăților private peste o anumită dimensiune. În acest scop, comunicarea Comisiei din 18 octombrie 2022 intitulată „Programul de lucru al Comisiei pentru 2023” include o inițiativă pentru înverzirea parcurilor societăților comerciale. Atunci când va propune această inițiativă, Comisia ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile și să evite fragmentarea pieței interne.
- (19) Pentru a promova adoptarea vehiculelor care consumă mai puțină energie, Comisia ar trebui să studieze impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.
- (20) Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE urmează să fie completate de instalarea necesară a infrastructurii de încărcare și de realimentare, ce urmează a fi prevăzute în regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, precum și într-o reformare a Directivei 2010/31/UE. În acest context, este esențial să se mențină și să se sporească investițiile pentru implementarea necesară a infrastructurii. În paralel, este extrem de important să se asigure o implementare rapidă a energiei din surse regenerabile, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(20)</sup>.
- (21) Producătorii ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor într-o manieră care să le sprijine competitivitatea și să pregătească terenul pentru noi inovări. Prin urmare, este oportun să se mențină abordarea de reducere a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.

<sup>(19)</sup> Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).

<sup>(20)</sup> Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

- (22) Având în vedere obiectivele mai stricte privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2030, producătorii vor trebui să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea Regulamentului (UE) 2019/631. Prin urmare, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute ar trebui eliminat începând cu 1 ianuarie 2030. Înainte de această dată și, prin urmare, pe parcursul acestui deceniu, mecanismul de stimulare pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute va continua să sprijine introducerea vehiculelor cu emisii cuprinse între zero și 50 g CO<sub>2</sub>/km, inclusiv a vehiculelor electrice pe bază de baterii, a vehiculelor electrice cu pile de combustie care utilizează hidrogen și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile care sunt performante. Cu toate acestea, nivelurile de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute ar trebui revizuite pentru a se ține seama de adoptarea mai rapidă a vehiculelor cu emisii zero pe piața Uniunii. După 1 ianuarie 2030, vehiculele electrice hibride reîncărcabile continuă să fie luate în considerare în raport cu obiectivele privind întregul parc la nivelul UE pe care trebuie să le îndeplinească producătorii.
- (23) În prezent, creditele pentru ecoinovare care pot fi solicitate de un producător sunt plafonate la 7 g CO<sub>2</sub>/km. Plafonul respectiv ar trebui ajustat în sens descrescător în concordanță cu nivelurile-țintă, pentru a asigura o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorilor.
- (24) Punerea în aplicare a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> este strâns legată de cea a legislației privind omologarea de tip. În urma abrogării și înlocuirii Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(21)</sup> la 1 septembrie 2020 cu Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(22)</sup>, este oportun, pentru a se asigura coerența continuă între cele două seturi de instrumente, să se continue alinierea definițiilor și să se actualizeze trimiterile din Regulamentul (UE) 2019/631 la legislația-cadru privind omologarea de tip.
- (25) Efortul de reducere a emisiilor necesar pentru atingerea obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE este distribuit între producători prin utilizarea unei curbe a valorilor-limită pe baza masei medii a parcului de vehicule noi a UE și a parcului de vehicule noi al producătorului. Deși este oportun să se mențină respectivul mecanism, este necesar să se preîntâmpine situația în care, având în vedere obiectivele mai stricte la nivelul întregului parc de la nivelul UE, obiectivul privind emisiile specifice pentru un producător să devină negativ. Din acest motiv, este necesar să se clarifice faptul că, în cazul în care apare o astfel de situație, obiectivul privind emisiile specifice ar trebui stabilit la 0 g CO<sub>2</sub>/km.
- (26) Valorile utilizate pentru calcularea obiectivelor privind emisiile specifice și media emisiilor de CO<sub>2</sub> specifice ale unui producător se bazează pe datele înregistrate în documentația de omologare de tip și în certificatele de conformitate ale vehiculelor în cauză. Pentru a asigura eficacitatea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub>, este esențial ca datele utilizate în scopurile respective să fie corecte. Cu toate acestea, în cazul în care se identifică erori în aceste date, este posibil ca, pe baza legislației privind omologarea de tip, să nu se poată corecta documentația de omologare de tip sau certificatele de conformitate care au fost deja emise, în cazul în care datele se referă la omologări de tip care nu mai sunt valabile. În astfel de situații, Comisia ar trebui să aibă competența de a solicita autorităților relevante de omologare de tip sau, după caz, producătorilor, să emită o declarație de corecție pe baza căreia pot fi corectate valorile utilizate pentru determinarea performanței producătorilor în ceea ce privește atingerea obiectivelor lor.
- (27) Raportarea datelor pentru vehiculele din categoria M<sub>2</sub> (autobuze) și din categoria N<sub>2</sub> (camioane de dimensiuni medii) intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(23)</sup> și, prin urmare, este oportun să se elimine respectiva cerință de raportare din Regulamentul (UE) 2019/631.

<sup>(21)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

<sup>(22)</sup> Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

<sup>(23)</sup> Regulamentul (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi (JO L 173, 9.7.2018, p. 1).

- (28) Având în vedere obiectivul global mai ambițios de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a se evita potențialele efecte de denaturare a pieței, ar trebui să se alinieze cerințele de reducere pentru toți producătorii prezenți pe piața Uniunii, cu excepția celor responsabili de mai puțin de 1 000 de vehicule noi înmatriculate într-un an calendaristic. În consecință, posibilitatea ca producătorii responsabili de un volum de autoturisme cuprins între 1 000 și 10 000 sau de un volum de autovehicule utilitare ușoare cuprins între 1 000 și 22 000 nou înmatriculate într-un an calendaristic să solicite o derogare de la obiectivele lor privind emisiile specifice ar trebui să înceteze începând cu 1 ianuarie 2036.
- (29) Pentru a asigura claritatea juridică și coerența cu practica actuală, este oportun să se stabilească clar faptul că ajustările valorilor  $M_0$  și  $TM_0$  ar trebui efectuate prin acte delegate de modificare a anexei I la Regulamentul (UE) 2019/631, în loc de acte delegate de completare a regulamentului respectiv.
- (30) Progresele realizate în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 în direcția îndeplinirii obiectivelor de reducere stabilite pentru 2030 și ulterior ar trebui să fie revizuite în 2026. Pentru respectiva revizuire, ar trebui luate în considerare toate aspectele avute în vedere în raportarea biennială.
- (31) Mai multe state membre au declarat că au prevăzut planuri pentru a accelera introducerea vehiculelor cu emisii zero prin stabilirea unei date pentru eliminarea treptată a autoturismelor noi și a vehiculelor utilitare ușoare noi care emit  $CO_2$  înainte de 2035. Comisia ar trebui să identifice opțiuni pentru a facilita această tranziție și să ia în considerare necesitatea unor măsuri suplimentare în concordanță cu astfel de planuri.
- (32) Posibilitatea de a aloca veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare unui fond specific sau unui program relevant a fost evaluată în conformitate cu articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/631, concluzia fiind că acest lucru ar duce la o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa. Prin urmare, veniturile provenite din primele pentru emisiile suplimentare ar trebui să fie considerate în continuare venituri la bugetul general al Uniunii, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631.
- (33) Este important să se evalueze emisiile de  $CO_2$  generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ușoare la nivelul Uniunii. În acest scop, Comisia ar trebui să elaboreze o metodologie pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de  $CO_2$  generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii.
- (34) Pentru a se preciza o metodologie comună la nivelul Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de  $CO_2$  generate pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii și pentru a se asigura că, pentru producătorii responsabili de emisiile de  $CO_2$  ale vehiculelor utilitare ușoare, calculul obiectivelor privind emisiile specifice în mai multe etape poate fi ajustat pentru a se ține seama de modificările procedurii de determinare a emisiilor de  $CO_2$  și a masei acestor vehicule, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului Regulamentului (UE) 2019/631 prin stabilirea unei astfel de metodologii comune la nivelul Uniunii și modificarea, dacă este necesar, a formulelor de calcul prevăzute în partea B din anexa I la regulamentul respectiv. 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 stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare <sup>(24)</sup>. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (35) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume consolidarea cerințelor de reducere a emisiilor de  $CO_2$  atât pentru autoturismele noi, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acestuia, acesta poate fi realizat 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 obiectivului respectiv.
- (36) Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) 2019/631 să fie modificat în consecință,

<sup>(24)</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### Articolul 1

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

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (5) se modifică după cum urmează:

- (i) la litera (a), cifrele „37,5 %” se înlocuiesc cu cifrele „55 %”;
- (ii) la litera (b), cifrele „31 %” se înlocuiesc cu cifrele „50 %”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(5a) 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 100 % 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 100 % a obiectivului în 2021, determinat în conformitate cu anexa I partea B punctul 6.1.3.”;

(c) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) De la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029, se aplică o valoare de referință pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute egală cu o cotă de 25 % din parcul de autoturisme noi și cu o cotă de 17 % din parcul de vehicule utilitare ușoare noi, în conformitate cu anexa I partea A punctul 6.3 și, respectiv, anexa I partea B punctul 6.3.”;

(d) alineatul (7) se elimină.

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

- (i) la litera (a), trimiterea „în anexa II la Directiva 2007/46/CE” se înlocuiește cu „la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858”;
- (ii) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) categoria N<sub>1</sub>, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858 și care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (denumite în continuare «vehicule utilitare ușoare»), care sunt înmatriculate în Uniune pentru prima dată și care nu au fost înmatriculate anterior în afara Uniunii (denumite în continuare «vehicule utilitare ușoare noi»); în cazul vehiculelor cu emisii zero din categoria N cu o masă de referință care depășește 2 610 kg sau 2 840 kg, după caz, de la 1 ianuarie 2025, în sensul prezentului regulament și fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2018/858 și Regulamentului (CE) nr. 715/2007, acestea sunt contabilizate ca vehicule utilitare ușoare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, dacă excesul de masă de referință se datorează numai masei sistemului de stocare a energiei.”;

(b) la alineatul (3), trimiterea la „punctul 5 din partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE” se înlocuiește cu „partea A punctul 5 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858”.

3. La articolul 3, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858. De asemenea, se aplică următoarele definiții.”;

(b) literele (b)-(g) și literele (i) și (n) se elimină.

4. La articolul 4 alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

„În sensul primului paragraf litera (c), în cazul în care obiectivul privind emisiile specifice determinat în conformitate cu punctul 6.3 din partea A sau B din anexa I este negativ, obiectivul privind emisiile specifice este de 0 g/km.”

5. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(6a) În cazul în care Comisia constată că datele provizorii transmise de statele membre în conformitate cu alineatul (2) sau datele notificate de producători în conformitate cu alineatul (5) se bazează pe date incorecte din documentația de omologare de tip sau din certificatele de conformitate, Comisia informează autoritatea de omologare de tip sau, după caz, producătorul și solicită autorității de omologare de tip sau, după caz, producătorului să emită o declarație de corecție care să specifice datele corectate. Declarația de corecție se transmite Comisiei, iar datele corectate se utilizează pentru a modifica calculele provizorii în temeiul alineatului (4).”;

(b) alineatele (10) și (11) se elimină.

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 7a

#### **Emisii de CO<sub>2</sub> generate pe durata ciclului de viață**

(1) Comisia publică, până la 31 decembrie 2025, un raport care stabilește o metodologie pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturismele și de vehiculele utilitare ușoare care sunt introduse pe piața Uniunii. Comisia transmite raportul respectiv Parlamentului European și Consiliului.

(2) Până la 31 decembrie 2025, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei metodologii comune a Uniunii pentru evaluarea și raportarea consecventă a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate pe durata întregului ciclu de viață de autoturisme și vehicule utilitare ușoare.

(3) Începând cu 1 iunie 2026, producătorii pot transmite Comisiei, în mod voluntar, datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate pe durata ciclului de viață pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi utilizând metodologia menționată la alineatul (2).”

7. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

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

„Se poate acorda o derogare solicitată în temeiul alineatului (1) de la obiectivele privind emisiile specifice aplicabile până în anul calendaristic 2035 inclusiv.”;

(b) la alineatul (4), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Un producător care produce, împreună cu toate întreprinderile sale asociate, între 10 000 și 300 000 de autoturisme noi înmatriculate în fiecare an calendaristic în Uniune, poate prezenta, pentru anii până la anul calendaristic 2028 inclusiv, o cerere de derogare de la obiectivul privind emisiile specifice calculat în conformitate cu partea A punctele 1-4 și 6.3 din anexa I.”

8. La articolul 11, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) La solicitarea unui furnizor sau a unui producător, se ține seama de reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> realizate prin utilizarea tehnologiilor inovatoare sau a unei combinații de tehnologii inovatoare (denumite în continuare „pachete tehnologice inovatoare”).

Aceste tehnologii se iau în considerare numai dacă metodologia utilizată pentru evaluarea lor poate genera rezultate verificabile, repetabile și comparabile.

Contribuția totală a acestor tehnologii la reducerea mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale unui producător poate fi de cel mult:

- 7 g CO<sub>2</sub>/km până în 2024;
- 6 g CO<sub>2</sub>/km între 2025 și 2029;
- 4 g CO<sub>2</sub>/km din 2030 până în 2034 inclusiv.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica prezentul regulament prin ajustarea în sens descrescător a valorilor plafonului menționat la al treilea paragraf din prezentul alineat, cu efect din 2025, pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice, asigurând, în același timp, o proporție echilibrată a nivelului plafonului respectiv în raport cu media emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorilor.”

9. La articolul 12, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pentru a preveni creșterea decalajului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere, Comisia evaluează, până la 1 iunie 2023, modul în care pot fi utilizate datele privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale de conducere, colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei (\*), pentru a se asigura că valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> și ale consumului de combustibil sau de energie ale vehiculelor determinate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 rămân reprezentative în timp pentru emisiile generate în condiții reale de conducere pentru fiecare producător.

Comisia monitorizează și raportează anual modul în care decalajul menționat la primul paragraf evoluează începând cu 2021 și, de îndată ce sunt disponibile date suficiente și nu mai târziu de 31 decembrie 2026, publică un raport care stabilește o metodologie pentru un mecanism de ajustare a mediei emisiilor specifice de CO<sub>2</sub> ale producătorului începând cu 2030 utilizând date obținute în condiții reale de conducere colectate în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/392 și care evaluează fezabilitatea unui astfel de mecanism.

Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului raportul respectiv, inclusiv, dacă este cazul, propuneri privind măsuri de monitorizare, cum ar fi propuneri legislative de instituire a unui astfel de mecanism.

(\*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/392 al Comisiei din 4 martie 2021 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010, (UE) nr. 293/2012, (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 ale Comisiei (JO L 77, 5.3.2021, p. 8).”

10. La articolul 13 alineatul (3) se adaugă următoarea teză:

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

11. La articolul 14, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica anexa I astfel cum se prevede la alineatul (1) din prezentul articol.”

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 14a

### Raportul intermediar

(1) Până la 31 decembrie 2025 și, ulterior, la fiecare doi ani, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind progresele înregistrate în direcția unei mobilități rutiere cu emisii zero. Raportul monitorizează și evaluează în special necesitatea unor posibile măsuri suplimentare menite să faciliteze o tranziție justă, inclusiv prin mijloace financiare.

(2) În cadrul raportului, Comisia ia în considerare toți factorii care contribuie la un progres eficient din punctul de vedere al costurilor în direcția neutralității climatice până în 2050, inclusiv:

- (a) progresele înregistrate în ceea ce privește introducerea de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute, în special în segmentul vehiculelor utilitare ușoare, precum și măsurile luate la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre și la nivel local pentru a facilita tranziția statelor membre către vehicule utilitare ușoare cu emisii zero;
- (b) progresele înregistrate în ceea ce privește eficiența energetică și accesibilitatea din punct de vedere financiar a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute;
- (c) impactul asupra consumatorilor, în special asupra gospodăriilor cu venituri mici și medii, inclusiv asupra prețurilor energiei electrice;
- (d) analiza pieței vehiculelor second-hand;
- (e) contribuția potențială în ceea ce privește reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> a măsurilor suplimentare menite să reducă vârsta medie și, astfel, emisiile parcului de vehicule ușoare, cum ar fi măsurile de sprijinire a eliminării treptate a vehiculelor mai vechi într-un mod echitabil din punct de vedere social și ecologic;



- (f) impactul asupra ocupării forței de muncă în sectorul autovehiculelor, în special asupra microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), și eficacitatea măsurilor de sprijinire a recalificării și perfecționării forței de muncă;
  - (g) eficacitatea măsurilor financiare existente și necesitatea unor acțiuni suplimentare, inclusiv a unor măsuri financiare adecvate, la nivelul Uniunii, la nivelul statelor membre sau la nivel local, pentru a asigura o tranziție justă și pentru a atenua orice impact socioeconomic negativ, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate;
  - (h) progresele înregistrate în ceea ce privește dialogul social, precum și aspecte care să faciliteze în continuare o tranziție viabilă din punct de vedere economic și echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate rutieră cu emisii zero;
  - (i) progresele înregistrate în ceea ce privește instalarea infrastructurii publice și private de reîncărcare și realimentare, inclusiv progresele înregistrate în temeiul unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului și al unei reformări a Directivei 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului (\*);
  - (j) contribuția potențială a tehnologiilor de inovare și a combustibililor alternativi durabili, inclusiv a combustibililor sintetici, la realizarea unei mobilități neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei;
  - (k) emisiile generate pe durata ciclului de viață de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi introduse pe piață, astfel cum au fost raportate în conformitate cu articolul 7a;
  - (l) impactul prezentului regulament asupra realizării obiectivelor statelor membre în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 și al unei reformări a Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*\*).
- (3) La data transmiterii primul raport privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1), Comisia, în cooperare cu statele membre și cu toate părțile interesate relevante, transmite Parlamentului European și Consiliului un raport care cuprinde o analiză pentru a identifica orice deficit de finanțare în ceea ce privește asigurarea unei tranziții juste în lanțul de aprovizionare al autovehiculelor, acordând o atenție deosebită IMM-urilor și regiunilor celor mai afectate de tranziție. Raportul respectiv este însoțit, după caz, de propuneri de măsuri financiare adecvate pentru a răspunde nevoilor identificate.

(\*) Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).

(\*\*) Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1)."

### 13. Articolul 15 se modifică după cum urmează:

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

„(1) În 2026, Comisia reexaminează eficacitatea și impactul prezentului regulament, pe baza raportării bienale, și transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatul reexaminării. Comisia evaluează în special progresele înregistrate în temeiul prezentului regulament în direcția atingerii obiectivelor de reducere prevăzute la articolul 1 alineatul (5a), ținând seama de evoluțiile tehnologice, inclusiv în ceea ce privește tehnologiile de reîncărcare pentru vehiculele hibride, și de importanța unei tranziții viabile din punct de vedere economic și echitabile din punct de vedere social către mobilitate cu emisii zero. Pe baza respectivei evaluări, Comisia evaluează necesitatea de a revizui obiectivele prevăzute la articolul 1 alineatul (5a). Comisia evaluează, de asemenea, impactul stabilirii unor praguri minime de eficiență energetică pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi cu emisii zero introduse pe piața Uniunii.

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

- (b) alineatele (2)-(5) se elimină;

- (c) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Până la 31 decembrie 2024, Comisia revizuieste Directiva 1999/94/CE ținând seama de necesitatea de a oferi consumatorilor informații exacte, solide și comparabile privind consumul de combustibil și de energie, emisiile de CO<sub>2</sub> și emisiile de poluanți atmosferici ale autoturismelor noi care sunt introduse pe piață, inclusiv în condiții reale de conducere, precum și de a evalua opțiunile de introducere a unei etichete privind economia de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele utilitare ușoare noi.

Revizuirea este însoțită, dacă este cazul, de o propunere legislativă.”;

(d) se adaugă următorul alineat:

„(9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 17 pentru a modifica formulele prevăzute în partea B din anexa I, în cazul în care astfel de modificări sunt necesare pentru a ține seama de procedura pentru vehiculele din categoria N<sub>1</sub> construite în mai multe etape prevăzută în partea A din anexa III.”

14. Articolul 17 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (2), trimiterea la „articolul 7 alineatul (8), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiește cu „articolul 7 alineatul (8), la articolul 7a alineatul (2), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
- (b) la alineatul (3), trimiterea la „articolul 7 alineatul (8), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (8)” se înlocuiește cu „articolul 7 alineatul (8), la articolul 7a alineatul (2), la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, la articolul 13 alineatul (4), la articolul 14 alineatul (2) și la articolul 15 alineatele (8) și (9)”;
- (c) la alineatul (6), trimiterea la „articolului 7 alineatul (8), articolului 10 alineatul (8), articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, articolului 13 alineatul (4), articolului 14 alineatul (2) și articolului 15 alineatul (8)” se înlocuiește cu „articolului 7 alineatul (8), articolului 7a alineatul (2), articolului 10 alineatul (8), articolului 11 alineatul (1) al patrulea paragraf, articolului 13 alineatul (4), articolului 14 alineatul (2) și articolului 15 alineatele (8) și (9)”.

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

## Articolul 2

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

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

Adoptat la Strasbourg, 19 aprilie 2023.

Pentru Parlamentul European  
Președinta  
R. METSOLA

Pentru Consiliu  
Președintele  
J. ROSWALL

## ANEXĂ

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

1. Partea A se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 6.1, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2025”;

(b) la punctul 6.1.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2030-2034”;

(c) se adaugă următorul punct:

„6.1.3. Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2035

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2021</sub> · (1 – factorul de reducere<sub>2035</sub>)

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2021</sub> este astfel cum este definit la punctul 6.0;

factorul de reducere<sub>2035</sub> este astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (a).”;

(d) la punctul 6.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele de referință privind emisiile specifice”;

(e) punctul 6.2.2 se elimină;

(f) punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029:

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice · factorul ZLEV

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO<sub>2</sub>, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

factorul ZLEV este (1+y-x), cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz,

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule al producătorului de autoturisme noi calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca ZLEV<sub>specific</sub> în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{emisiile specifice de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pentru autoturismele noi înmatriculate în state membre cu un procent de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului lor de vehicule de sub 60 % din media Uniunii în anul 2017 și cu mai puțin de 1 000 de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 (\*), ZLEV<sub>specific</sub> se calculează, până în 2029 inclusiv, cu următoarea formulă:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{emisiile specifice de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

În cazul în care procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de autoturisme noi înmatriculate într-un an într-un stat membru între 2025 și 2028 depășește 5 %, statul membru respectiv nu este eligibil pentru aplicarea multiplicatorului de 1,85 în anii următori;

x este de 25 % în perioada 2025-2029.

## 6.3.2. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$   
unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2030}$  se determină în conformitate cu punctul 6.1.2;

$a_{2030}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

$a_{2021}$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$\text{media emisiilor}_{2021}$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$TM$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

## 6.3.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$   
unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2035}$  se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;

$a_{2035}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2035}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

unde:

$a_{2021}$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$\text{media emisiilor}_{2021}$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$TM$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

(\*) Procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute în cadrul parcului de autoturisme noi ale unui stat membru în 2017 este calculat ca numărul total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute înmatriculate în 2017 împărțit la numărul total de autoturisme noi înmatriculate în același an."

## 2. Partea B se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 6.1, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2025”;

(b) la punctul 6.1.2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru perioada 2030-2034”;

(c) se adaugă următorul punct:

„6.1.3. Obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE începând cu 2035

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2035} = \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE}_{2021} \cdot (1 - \text{factorul de reducere}_{2035})$

unde:

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2021}$  este astfel cum este definit la punctul 6.0;

$\text{factorul de reducere}_{2035}$  este astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (5a) litera (b).”;

(d) punctul 6.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.2. Obiectivele de referință privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul se determină în conformitate cu punctul 6.1.2;  
parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2030}$

$\alpha$  este  $a_{2030}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât  $TM_0$  și  $a_{2021}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2030}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2030}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2021}$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

media emisiilor<sub>2021</sub> este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;”;

(e) se adaugă următorul punct:

„6.2.3. Obiectivele de referință privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul de referință privind emisiile specifice = obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

unde:

obiectivul privind întregul se determină în conformitate cu punctul 6.1.3;  
parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2035}$

$\alpha$  este  $a_{2035,L}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este egală cu sau mai mică decât  $TM_0$  și  $a_{2035,H}$ , în cazul în care media masei de încercare a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului este mai mare decât  $TM_0$ ;

unde:

$a_{2035,L}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2035}}{\text{media emisiilor}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  este  $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2035}}{\text{obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul } UE_{2025}}$

media emisiilor<sub>2021</sub> este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

TM este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;

$TM_0$  este astfel cum este definită la punctul 6.2.1;”;

(f) punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.3. Obiective privind emisiile specifice începând cu 2025

6.3.1. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2025-2029

Obiectivul privind emisiile specifice = [obiectivul de referință privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul  $UE_{2025}$ )] · factorul ZLEV

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice de CO<sub>2</sub>, determinat în conformitate cu punctul 6.2.1;

$\emptyset_{\text{obiective}}$  este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.1;

factorul ZLEV este  $(1+y-x)$ , cu excepția situației în care această sumă este mai mare decât 1,05 sau mai mică decât 1,0, când factorul ZLEV se stabilește la 1,05 sau la 1,0, după caz,

unde:

y este procentul de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute din parcul de vehicule utilitare ușoare noi al producătorului calculat ca număr total de vehicule noi cu emisii zero și cu emisii scăzute, unde fiecare dintre acestea este calculat ca  $ZLEV_{\text{specific}}$  în conformitate cu următoarea formulă, împărțit la numărul total de vehicule utilitare ușoare noi înmatriculate în anul calendaristic relevant:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{emisiile specifice de CO}_2}{50} \right)$$

x este de 17 % în perioada 2025-2029.

### 6.3.2. Obiectivele privind emisiile specifice pentru perioada 2030-2034

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub>)

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.2;

$\emptyset_{\text{obiective}}$  este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.2;

obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2030</sub> este astfel cum este definit la punctul 6.1.2.

### 6.3.3. Obiectivele privind emisiile specifice începând cu 2035

Obiectivul privind emisiile specifice = obiectivul de referință privind emisiile specifice – ( $\emptyset_{\text{obiective}}$  – obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub>)

unde:

obiectivul de referință privind emisiile specifice este obiectivul de referință privind emisiile specifice pentru producător, determinat în conformitate cu punctul 6.2.3;

$\emptyset_{\text{obiective}}$  este media, ponderată în funcție de numărul de vehicule utilitare ușoare noi ale fiecărui producător individual, a tuturor obiectivelor de referință privind emisiile specifice determinate în conformitate cu punctul 6.2.3;

Obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE<sub>2035</sub> este astfel cum este definit la punctul 6.1.3.”

# DECIZII

## DECIZIA (UE) 2023/852 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 19 aprilie 2023

**de modificare a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește numărul de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră până în 2030**

(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 <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Acordul de la Paris <sup>(4)</sup>, adoptat la 12 decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) (denumit în continuare „Acordul de la Paris”), a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2016. Părțile la Acordul de la Paris au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială. Respectivul angajament a fost consolidat prin adoptarea, în temeiul CCONUSC, la 13 noiembrie 2021, a Pactului climatic de la Glasgow, în care Conferința părților la CCONUSC, care servește drept reuniune a părților la Acordul de la Paris, recunoaște că impactul schimbărilor climatice va fi mult mai scăzut în cazul unei creșteri a temperaturii cu 1,5 °C, comparativ cu o creștere de 2 °C, și se angajează să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C.
- (2) Nevoia urgentă de a menține obiectivul de 1,5 °C al încălzirii globale stabilit de Acordul de la Paris a devenit și mai stringentă ca urmare a constatărilor Grupului interguvernamental privind schimbările climatice din cel de-al șaselea raport de evaluare, conform cărora încălzirea globală poate fi limitată la 1,5 °C numai dacă se realizează imediat reduceri semnificative și susținute ale emisiilor globale de gaze cu efect de seră în acest deceniu.
- (3) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul ecologic european (denumit în continuare „Pactul verde european”).
- (4) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În

<sup>(1)</sup> JO C 152, 6.4.2022, p. 175.

<sup>(2)</sup> JO C 301, 5.8.2022, p. 116.

<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 14 martie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 28 martie 2023.

<sup>(4)</sup> JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

aceleși timp, respectiva tranziție presupune aspecte legate de egalitatea de gen, precum și un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate și vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități, membrii unei minorități rasiale sau etnice și persoanele și gospodăriile cu venituri medii inferioare și cu venituri reduse. De asemenea, tranziția implică provocări mai mari pentru anumite regiuni, în special pentru regiunile dezavantajate din punct de vedere structural și cele periferice, precum și pentru insule. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

- (5) Necesitatea și valoarea realizării obiectivelor Pactului verde european au devenit și mai importante în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății, a condițiilor de viață și de muncă și a bunăstării cetățenilor Uniunii. Respectivul efecte au demonstrat că societatea și economia noastră trebuie să își îmbunătățească reziliența la șocurile externe și să acționeze din timp pentru a preveni sau a atenua efectele șocurilor externe, într-un mod echitabil și care nu lasă pe nimeni în urmă, inclusiv pe cei supuși riscului de sărăcie energetică. Cetățenii europeni continuă să își exprime opiniile ferme cu privire la faptul că acest lucru se aplică în special schimbărilor climatice.
- (6) Uniunea s-a angajat să reducă până în 2030 emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020.
- (7) Prin adoptarea Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(5)</sup>, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până cel târziu în 2050 și obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un obiectiv obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisiile după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și prevede obligația Comisiei de a depune eforturi pentru a alinia toate viitoarele proiecte de măsuri sau propuneri legislative, inclusiv propunerile bugetare, la obiectivele regulamentului respectiv și, în cazul unei eventuale nealinieri, de a prezenta motivele acestei nealinieri în evaluarea impactului care însoțește propunerile respective.
- (8) Toate sectoarele economiei trebuie să contribuie la realizarea reducerilor emisiilor stabilite prin Regulamentul (UE) 2021/1119. Prin urmare, obiectivul ambițios al sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (denumit în continuare „EU ETS”), stabilit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(6)</sup>, ar trebui ajustat pentru a fi în conformitate cu angajamentul de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii pentru 2030, cu obiectivul de a realiza neutralitatea climatică până cel târziu în 2050 și cu obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor, după cum se prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119.
- (9) Pentru a aborda dezechilibrul structural dintre cererea și oferta de certificate de pe piață, Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(7)</sup> a stabilit o rezervă pentru stabilitatea pieței (denumită în continuare „rezerva”) în 2018, care este operațională din 2019. Fără a aduce atingere revizuirilor ulterioare ale rezervei ca parte a revizuirii generale a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 din 2023, Comisia ar trebui să monitorizeze în permanență funcționarea rezervei și să se asigure că rezerva continuă să fie adecvată scopului în cazul unor viitoare șocuri externe neprevăzute. O rezervă solidă și orientată spre viitor este esențială pentru a asigura integritatea EU ETS și gestionarea eficientă a EU ETS, astfel încât acesta să poată contribui ca instrument de politică la realizarea obiectivului Uniunii în materie de neutralitate climatică până cel târziu în 2050 și la obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor, prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119.
- (10) Rezerva funcționează prin declanșarea unor ajustări ale volumelor anuale de certificate care urmează să fie scoase la licitație. Pentru a menține un grad maxim de previzibilitate, Decizia (UE) 2015/1814 a stabilit norme clare privind plasarea certificatelor în rezervă și scoaterea acestora din rezervă.

<sup>(5)</sup> Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

<sup>(6)</sup> Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

<sup>(7)</sup> Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 2003/87/CE (JO L 264, 9.10.2015, p. 1).



- (11) Decizia (UE) 2015/1814 prevede că, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație depășește pragul superior stabilit, un număr de certificate care corespunde unui anumit procent din respectivul număr total de certificate trebuie să se deducă din volumul certificatelor care urmează să fie scoase la licitație și plasate în rezervă. În schimb, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație scade sub pragul inferior stabilit, un număr de certificate trebuie scos din rezervă pentru statele membre și adăugat la volumele de certificate care urmează să fie scoase la licitație.
- (12) Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului (\*) a modificat Decizia (UE) 2015/1814 prin dublarea procentului utilizat pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezervă în fiecare an de la 12 % la 24 % până la 31 decembrie 2023, cu scopul de a transmite un semnal credibil de încurajare a investițiilor pentru a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Respectiva modificare a fost adoptată în contextul fostului obiectiv climatic al Uniunii pentru 2030 de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii cu cel puțin 40 % față de nivelurile din 1990.
- (13) În conformitate cu Decizia (UE) 2015/1814, în termen de trei ani de la începerea funcționării rezervei, Comisia trebuia să efectueze prima sa revizuire a rezervei pe baza unei analize a bunei funcționări a pieței europene a carbonului și, după caz, să prezinte o propunere Parlamentului European și Consiliului.
- (14) În revizuirea rezervei efectuată în conformitate cu Decizia (UE) 2015/1814, Comisia a acordat o atenție deosebită procentului utilizat pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezervă, precum și valorii numerice a pragului numărului total de certificate aflate în circulație și al numărului certificatelor care urmează să fie scoase din rezervă.
- (15) Analiza efectuată în contextul revizuirii rezervei de către Comisie și evoluțiile preconizate relevante pentru piața carbonului demonstrează că o rată de 12 % din numărul total de certificate aflate în circulație pentru a determina numărul de certificate care urmează să fie plasate în rezervă în fiecare an după 2023 este insuficientă pentru a preveni o creștere semnificativă a excedentului de certificate în EU ETS. Menținerea procentului de 24 % în prezenta decizie nu ar trebui să aducă atingere revizuirilor ulterioare ale rezervei, inclusiv, dacă este cazul, unei revizuiri ulterioare a procentului pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezervă, ca parte a revizuirii generale, în 2023, a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814.
- (16) Întrucât obiectivul prezentei decizii, și anume menținerea parametrilor actuali ai rezervei, astfel cum au fost stabiliți în temeiul Directivei (UE) 2018/410, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele sale, acesta poate fi realizat 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, prezenta decizie nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (17) Prin urmare, Decizia (UE) 2015/1814 ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

### **Modificarea Deciziei (UE) 2015/1814**

La articolul 1 alineatul (5) primul paragraf din Decizia (UE) 2015/1814, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la primele două teze ale prezentului paragraf, până la 31 decembrie 2030, procentele și cele 100 de milioane de certificate menționate la tezele respective se dublează.”

(\*) Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).

*Articolul 2***Intrare în vigoare**

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

Adoptată la Strasbourg, 19 aprilie 2023.

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*  
R. METSOLA

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
J. ROSWALL

---

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/853 AL CONSILIULUI

din 24 aprilie 2023

privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 267/2012 privind măsuri restrictive împotriva Iranului

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 267/2012 al Consiliului din 23 martie 2012 privind măsuri restrictive împotriva Iranului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 961/2010 <sup>(1)</sup>, în special articolul 46 alineatul (2),

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 23 martie 2012, Consiliul a adoptat Regulamentul (UE) nr. 267/2012.
- (2) În baza reexaminării anexei II la Decizia 2010/413/PESC a Consiliului <sup>(2)</sup>, rubrica referitoare la o persoană desemnată care figurează în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012 ar trebui să fie eliminată din anexa respectivă. Una dintre rubricile care figurează în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012 ar trebui să fie actualizată.
- (3) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 267/2012 ar trebui să fie modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

<sup>(1)</sup> JO L 88, 24.3.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> Decizia 2010/413/PESC a Consiliului din 26 iulie 2010 privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului și de abrogare a Poziției comune 2007/140/PESC (JO L 195, 27.7.2010, p. 39).

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

Adoptat la Luxemburg, 24 aprilie 2023.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
J. BORRELL FONTELLES

---

## ANEXĂ

Anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 267/2012 se modifică după cum urmează:

1. Se elimină rubrica 10 (referitoare la Rostam QASEMI) care figurează pe lista din secțiunea „II. Corpul Gardienilor Revoluției Iraniene (IRGC) (*Iranian Revolutionary Guard Corps*)” subsecțiunea „A. Persoane”.
2. În secțiunea „I. Persoane și entități implicate în activități nucleare sau privind rachete balistice și persoane și entități care acordă sprijin guvernului Iranului”, următoarea rubrică înlocuiește rubrica corespunzătoare care figurează pe lista din subsecțiunea „B. Entități”:

	Denumire	Informații de identificare	Motive	Data includerii în listă
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teheran, Iran	Filială a IAIO în cadrul MODAFL, ambele desemnate de către UE, care produce în principal materiale compozite pentru industria aeronautică. Fajr Aviation Composite Industries produce, de asemenea, drone despre care se presupune că sunt utilizate pentru destabilizarea regională.	26.7.2010”

# DECIZII

## DECIZIA (PESC) 2023/854 A CONSILIULUI

din 24 aprilie 2023

### de modificare a Deciziei 2010/413/PESC privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 29,

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 26 iulie 2010, Consiliul a adoptat Decizia 2010/413/PESC <sup>(1)</sup> privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului.
- (2) În conformitate cu articolul 26 alineatul (3) din Decizia 2010/413/PESC, Consiliul a reexaminat lista persoanelor și entităților desemnate care figurează în anexa II la decizia menționată.
- (3) În baza reexaminării respective, rubrica referitoare la o persoană desemnată care figurează în anexa II la Decizia 2010/413/PESC ar trebui să fie eliminată din anexa respectivă. Una dintre rubricile care figurează în anexa II ar trebui să fie actualizată.
- (4) Prin urmare, Decizia 2010/413/PESC ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Anexa II la Decizia 2010/413/PESC se modifică în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

#### *Articolul 2*

Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Luxemburg, 24 aprilie 2023.

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

J. BORRELL FONTELLES

---

<sup>(1)</sup> Decizia 2010/413/PESC a Consiliului din 26 iulie 2010 privind adoptarea de măsuri restrictive împotriva Iranului și de abrogare a Poziției comune 2007/140/PESC (JO L 195, 27.7.2010, p. 39).

## ANEXĂ

Anexa II la Decizia 2010/413/PESC se modifică după cum urmează:

1. Se elimină rubrica 10 (referitoare la Rostam QASEMI) care figurează pe lista din secțiunea „II. Corpul Gardienilor Revoluției Islamice (IRGC)” subsecțiunea „A. Persoane”.
2. În secțiunea „I. Persoane și entități implicate în activitățile nucleare sau privind rachete balistice și persoane și entități care acordă sprijin guvernului Iranului”, următoarea rubrică înlocuiește rubrica corespunzătoare care figurează pe lista din subsecțiunea „B. Entități”:

	Nume	Informații de identificare	Motive	Data includerii în listă
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teheran, Iran	Filială a IAIO în cadrul MODAFL, ambele desemnate de către UE, care produce în principal materiale compozite pentru industria aeronautică.  Fajr Aviation Composite Industries produce, de asemenea, drone despre care se presupune că sunt utilizate pentru destabilizarea regională.	26.7.2010”

**DECIZIA (PESC) 2023/855 A CONSILIULUI****din 24 aprilie 2023****privind o misiune de parteneriat a Uniunii Europene în Republica Moldova (EUPM Moldova)**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 42 alineatul (4) și articolul 43 alineatul (2),

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) În concluziile sale din 24 iunie 2022, Consiliul European a recunoscut perspectiva europeană a Republicii Moldova, printre altele, a afirmat că viitorul Republicii Moldova și al cetățenilor săi este în Uniunea Europeană și a decis să îi acorde, alături de Ucraina, statutul de țară candidată.
- (2) În concluziile sale din 15 decembrie 2022, Consiliul European a afirmat că Uniunea va continua să ofere Republicii Moldova tot sprijinul relevant în contextul în care aceasta se confruntă cu impactul multidimensional al războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei.
- (3) Prin scrisoarea din 28 ianuarie 2023 adresată Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate, prim-ministrul Republicii Moldova a invitat Uniunea să desfășoare o misiune civilă în Republica Moldova în cadrul politicii de securitate și apărare comune (PSAC).
- (4) La 31 ianuarie 2023, Comitetul politic și de securitate a aprobat un cadru politic pentru abordarea crizelor în Republica Moldova.
- (5) La 5 aprilie 2023, Consiliul a aprobat un concept de gestionare a crizelor pentru o posibilă misiune PSAC civilă în Republica Moldova. Prin urmare, misiunea respectivă ar trebui să fie instituită.
- (6) Misiunea PSAC în Republica Moldova se va desfășura în contextul unei situații care s-ar putea deteriora și care ar putea aduce atingere realizării obiectivelor acțiunii externe a Uniunii prevăzute la articolul 21 din tratat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1***Misiune**

Uniunea instituie o misiune civilă de parteneriat a Uniunii Europene în Republica Moldova (EUPM Moldova) în cadrul politicii de securitate și apărare comune.

*Articolul 2***Mandat**

- (1) EUPM Moldova contribuie la consolidarea rezilienței sectorului de securitate al Republicii Moldova în domeniul gestionării crizelor și al amenințărilor hibride, inclusiv în ceea ce privește securitatea cibernetică și contracararea acțiunilor străine de manipulare a informațiilor și a ingerințelor străine (FIMI).
- (2) În acest scop, EUPM Moldova:
  - (a) contribuie la consolidarea structurilor de gestionare a crizelor din Republica Moldova axate pe sectorul securității prin:
    - (i) identificarea nevoilor de organizare, formare și echipamente;
    - (ii) punerea în aplicare treptată a acțiunilor propuse și a soluțiilor identificate;



- (b) contribuie la consolidarea rezilienței la amenințările hibride prin:
- (i) furnizarea de consiliere la nivel strategic cu privire la elaborarea de strategii și politici pentru contracararea amenințărilor hibride și a FIMI, inclusiv a dezinformării, pentru îmbunătățirea securității cibernetice, precum și a protecției informațiilor clasificate;
  - (ii) identificarea nevoilor de consolidare a capacităților în sectorul de securitate în ceea ce privește alerta timpurie, detectarea, identificarea, atribuirea amenințărilor și răspunsul la respectivele amenințări;
  - (iii) contribuția la punerea în aplicare a acțiunilor propuse și a soluțiilor identificate;
- (c) sprijină punerea în aplicare a sarcinilor menționate anterior de către o celulă de proiect care oferă sprijin operațional specific, după caz, în conformitate cu abordarea integrată și, în măsura posibilului, în strânsă coordonare cu alți actori.
- (3) Dreptul internațional umanitar, drepturile omului și principiul egalității de gen, protecția civililor și agendele din cadrul Rezoluțiile Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite 1325 (2000) privind femeile, pacea și securitatea, 2250 (2015) privind tineretul, pacea și securitatea și 1612 (2005) privind copiii și conflictele armate sunt pe deplin și proactiv integrate în planificarea strategică și operațională, în activitățile și în raportarea EUPM Moldova.

### Articolul 3

#### Lanțul de comandă și structura

- (1) Întrucât este o operație de gestionare a crizelor, EUPM Moldova are un lanț de comandă unificat.
- (2) EUPM Moldova are comandamentul în Republica Moldova.
- (3) EUPM Moldova este structurată în conformitate cu documentele sale de planificare.

### Articolul 4

#### Comandantul operației civile

- (1) Directorul general al Capacității civile de planificare și conducere (CPCC) este comandantul operației civile pentru EUPM Moldova. CPCC este pusă la dispoziția comandantului operației civile în vederea planificării și conducerii EUPM Moldova.
- (2) Comandantul operației civile exercită comanda și controlul la nivel strategic asupra EUPM Moldova, sub controlul politic și conducerea strategică a Comitetului politic și de securitate (COPS) și sub autoritatea generală a Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate (denumit în continuare „Înaltul Reprezentant”).
- (3) Comandantul operației civile asigură punerea în aplicare corespunzătoare și eficace a deciziilor Consiliului și ale COPS în ceea ce privește conducerea operațiilor, inclusiv prin emiterea de instrucțiuni la nivel strategic, după caz, pentru șeful misiunii și oferindu-i acestuia consiliere și asistență tehnică.
- (4) Comandantul operației civile raportează Consiliului prin intermediul Înalțului Reprezentant.
- (5) Toți membrii personalului detașat rămân în totalitate sub comanda autorităților naționale ale statului care i-a detașat, în conformitate cu normele naționale, a instituției în cauză a Uniunii sau, respectiv, a Serviciului European de Acțiune Externă (SEAE). Autoritățile respective transferă comandantului operației civile controlul operațional (OPCON) asupra personalului lor.
- (6) Comandantului operației civile îi revine responsabilitatea generală de a asigura îndeplinirea corespunzătoare a obligației de diligență a Uniunii.
- (7) Comandantul operației civile și șeful delegației Uniunii în Republica Moldova se consultă reciproc atunci când este necesar.

### Articolul 5

#### Șeful misiunii

- (1) Șeful misiunii își asumă responsabilitatea pentru EUPM Moldova și exercită comanda și controlul asupra acesteia în teatrul de operații. Șeful misiunii răspunde direct în fața comandantului operației civile și acționează în conformitate cu instrucțiunile acestuia.
- (2) Șeful misiunii este reprezentantul EUPM Moldova în sfera sa de competență.
- (3) Șeful misiunii exercită responsabilitatea administrativă și logistică pentru EUPM Moldova, inclusiv responsabilitatea pentru activele, resursele și informațiile puse la dispoziția EUPM Moldova. Șeful misiunii poate delega atribuții de administrare în materie de personal și privind chestiuni financiare unor membri ai personalului EUPM Moldova, sub responsabilitatea sa globală.
- (4) Șeful misiunii răspunde de controlul disciplinar asupra personalului EUPM Moldova. În cazul personalului detașat, acțiunile disciplinare se exercită de către autoritățile naționale ale statului care a detașat personalul respectiv, în conformitate cu normele naționale, de către instituția în cauză a Uniunii sau, respectiv, de către SEAE.
- (5) Șeful misiunii asigură vizibilitatea adecvată a EUPM Moldova.
- (6) Fără a aduce atingere lanțului de comandă, șeful misiunii primește orientări politice la nivel local din partea șefului delegației Uniunii în Republica Moldova.

### Articolul 6

#### Personalul

- (1) EUPM Moldova este formată în principal din personal detașat de statele membre, de instituțiile Uniunii și de SEAE. Statele membre, instituțiile Uniunii și SEAE suportă cheltuielile aferente personalului pe care l-au detașat, inclusiv cheltuieli de călătorie spre și dinspre locul de desfășurare, salarii, asigurări medicale și indemnizații, altele decât diurnele aplicabile.
- (2) Statul membru, instituția Uniunii sau, respectiv, SEAE răspunde de soluționarea oricăror plângeri privind detașarea, fie din partea membrilor pe care i-a detașat, fie cu privire la aceștia, precum și de introducerea oricărei acțiuni împotriva persoanelor respective.
- (3) EUPM Moldova poate să recruteze personal internațional și local pe bază de contract, în cazul în care funcțiile necesare nu pot fi asigurate de personalul detașat de statele membre. În mod excepțional, în cazuri justificate corespunzător, dacă nu sunt disponibili candidați calificați din statele membre, pot fi recrutați, pe bază de contract, resortisanți ai unor state terțe participante, în funcție de necesități.
- (4) Condițiile de angajare, precum și drepturile și obligațiile personalului internațional și local se stabilesc prin contracte încheiate între EUPM Moldova și membrii personalului vizați.

### Articolul 7

#### Statutul EUPM Moldova și al personalului acesteia

Statutul EUPM Moldova și al personalului acesteia, inclusiv, după caz, privilegiile, imunitățile și alte garanții necesare pentru executarea și derularea în bune condiții a EUPM Moldova, fac obiectul unui acord încheiat în temeiul articolului 37 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE) și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 218 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

*Articolul 8***Controlul politic și conducerea strategică**

- (1) Sub autoritatea Consiliului și a Înalțului Reprezentant, COPS exercită controlul politic și conducerea strategică a EUPM Moldova. Consiliul autorizează COPS să ia deciziile relevante în acest sens în conformitate cu articolul 38 al treilea paragraf din TUE. Respectiva autorizare include competența de numire a unui șef al misiunii, la propunerea Înalțului Reprezentant, și competența de modificare a planului de operații (OPLAN). Competențele decizionale cu privire la obiectivele și încheierea EUPM Moldova revin în continuare Consiliului. Deciziile COPS privind numirea șefului misiunii se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) COPS raportează periodic Consiliului.
- (3) COPS primește periodic și atunci când este necesar rapoarte din partea comandantului operației civile și a șefului misiunii cu privire la aspecte care țin de competența acestora.

*Articolul 9***Participarea statelor terțe**

- (1) Fără a aduce atingere autonomiei decizionale a Uniunii și cadrului instituțional unic al acesteia, statele terțe pot fi invitate să contribuie la EUPM Moldova cu condiția să își asume cheltuielile care decurg din detașarea de personal, inclusiv salariile, asigurările pentru orice risc, diurnele și cheltuielile de deplasare spre și dinspre Republica Moldova și să contribuie, după caz, la cheltuielile de funcționare ale EUPM Moldova.
- (2) Statele terțe care contribuie la EUPM Moldova au aceleași drepturi și obligații ca și statele membre în ceea ce privește gestionarea curentă a misiunii respective.
- (3) Consiliul autorizează COPS să ia deciziile relevante privind acceptarea contribuțiilor propuse și să instituie un comitet al contribuitorilor.
- (4) Modalitățile detaliate privind participarea statelor terțe fac obiectul unor acorduri încheiate în conformitate cu articolul 37 din TUE și al unor dispoziții tehnice suplimentare, dacă este cazul. În cazul în care Uniunea și un stat terț încheie sau au încheiat un acord privind instituirea unui cadru pentru participarea respectivului stat terț la operațiile Uniunii de gestionare a crizelor, dispozițiile respectivului acord se aplică în contextul EUPM Moldova.

*Articolul 10***Securitate**

- (1) Comandantul operației civile oferă șefului misiunii îndrumări privind planificarea măsurilor de securitate și asigură punerea în aplicare adecvată și eficace a acestora de către EUPM Moldova în conformitate cu articolul 4.
- (2) Șeful misiunii răspunde de securitatea EUPM Moldova și de asigurarea respectării cerințelor minime de securitate aplicabile misiunii respective, în conformitate cu politica Uniunii privind securitatea personalului cu atribuții operaționale desfășurat în afara Uniunii, în temeiul titlului V din TUE, precum și cu instrumentele conexe acesteia.
- (3) Șeful misiunii este asistat de un ofițer de securitate al misiunii, care se află sub autoritatea șefului misiunii și care menține, de asemenea, o relație funcțională strânsă cu SEAE.
- (4) Personalul EUPM Moldova urmează un program de instruire obligatorie în domeniul securității înainte de a-și începe exercitarea atribuțiilor, în conformitate cu OPLAN. De asemenea, personalul EUPM Moldova urmează periodic, în teatru de operații, programe de perfecționare organizate de ofițerul de securitate al misiunii.
- (5) Șeful misiunii asigură protecția informațiilor UE clasificate în conformitate cu Decizia 2013/488/UE a Consiliului <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Decizia 2013/488/UE a Consiliului din 23 septembrie 2013 privind normele de securitate pentru protecția informațiilor UE clasificate (JO L 274, 15.10.2013, p. 1).

*Articolul 11***Celula de supraveghere**

Pentru EUPM Moldova se activează celula de supraveghere.

*Articolul 12***Dispoziții juridice**

EUPM Moldova are capacitatea de a achiziționa servicii și bunuri, de a încheia contracte și acorduri administrative, de a angaja personal, de a deține conturi bancare, de a dobândi și a înstrăina active și de a-și lichida pasivele, precum și de a fi parte la procedurile juridice, după cum este necesar pentru punerea în aplicare a prezentei decizii.

*Articolul 13***Dispoziții financiare**

(1) Valoarea de referință financiară destinată să acopere cheltuielile aferente EUPM Moldova timp de patru luni de la intrarea în vigoare a prezentei decizii este de 3 529 889,20 EUR. Valoarea de referință financiară pentru orice perioadă ulterioară se decide de către Consiliu.

(2) Toate cheltuielile se gestionează în conformitate cu normele și procedurile aplicabile bugetului general al Uniunii. Participarea persoanelor fizice și juridice la atribuirea unor contracte de achiziții de către EUPM Moldova este deschisă fără restricții. În plus, nu se aplică nicio regulă de origine pentru bunurile achiziționate de EUPM Moldova. Cu condiția aprobării de către Comisie, EUPM Moldova poate încheia acorduri de natură tehnică privind furnizarea de echipamente, servicii și spații pentru EUPM Moldova cu state membre, cu statul-gazdă, cu state terțe participante și cu alți actori internaționali.

(3) EUPM Moldova răspunde de execuția bugetului său. În acest scop, EUPM Moldova semnează un acord cu Comisia. Dispozițiile financiare respectă lanțul de comandă, astfel cum se prevede la articolele 3, 4 și 5, precum și cerințele operaționale ale EUPM Moldova.

(4) EUPM Moldova prezintă Comisiei un raport complet privind activitățile financiare desfășurate în cadrul acordului menționat la alineatul (3) și este monitorizată de aceasta.

(5) Cheltuielile legate de EUPM Moldova sunt eligibile începând cu data adoptării prezentei decizii.

*Articolul 14***Celula de proiecte**

(1) EUPM Moldova dispune de o celulă de proiecte pentru identificarea și punerea în aplicare a proiectelor. Dacă este cazul, EUPM Moldova facilitează proiectele puse în aplicare de statele membre și statele terțe, sub responsabilitatea acestora, în domenii legate de EUPM Moldova și în sprijinul obiectivelor acesteia, și furnizează consultanță cu privire la aceste proiecte.

(2) Sub rezerva alineatului (3), EUPM Moldova este autorizată să recurgă la contribuții financiare din partea statelor membre sau a unor state terțe pentru punerea în aplicare a proiectelor identificate ca venind în completarea, în mod coerent, a celorlalte acțiuni ale EUPM Moldova dacă proiectele:

(a) sunt prevăzute în situația financiară aferentă prezentei decizii; sau

(b) sunt integrate în cursul mandatului prin intermediul unei modificări a situației financiare, la solicitarea șefului misiunii.

EUPM Moldova încheie un acord cu statele contribuitoare, care cuprinde în special procedurile specifice pentru soluționarea oricăror plângeri formulate de părți terțe cu privire la prejudiciile suferite în urma acțiunilor sau omisiunilor EUPM Moldova în utilizarea fondurilor furnizate de statele respective. Statele contribuitoare nu angajează în niciun caz răspunderea Uniunii sau a Întalului Reprezentant pentru acțiunile sau omisiunile EUPM Moldova în utilizarea fondurilor furnizate de statele respective.

(3) Contribuțiile financiare din partea Uniunii, a statelor membre sau a statelor terțe pentru celula de proiecte sunt supuse condiției acceptării de către COPS.

#### Articolul 15

### Coerența răspunsului Uniunii și coordonarea

(1) Întalul Reprezentant asigură coerența dintre punerea în aplicare a prezentei decizii și acțiunea externă a Uniunii în general, inclusiv programele de asistență ale Uniunii.

(2) Fără a aduce atingere lanțului de comandă, șeful delegației Uniunii în Republica Moldova oferă orientări politice la nivel local șefului misiunii.

(3) Șeful misiunii asigură o coordonare strânsă cu reprezentanții statelor membre și cu partenerii internaționali cu aceeași viziune din Republica Moldova.

#### Articolul 16

### Comunicarea informațiilor

(1) Întalul Reprezentant este autorizat să comunice statelor terțe asociate prezentei decizii, în mod corespunzător și în conformitate cu nevoile EUPM Moldova, informații UE clasificate până la nivelul „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL” generate în scopul EUPM Moldova, în conformitate cu Decizia 2013/488/UE.

(2) În caz de nevoie operațională specifică și imediată, Întalul Reprezentant este autorizat să comunice statului-gazdă toate informațiile UE clasificate până la nivelul „RESTREINT UE/EU RESTRICTED” generate în scopul EUPM Moldova, în conformitate cu Decizia 2013/488/UE. Între Întalul Reprezentant și autoritățile competente ale statului-gazdă se încheie acorduri în acest scop.

(3) Întalul Reprezentant este autorizat să comunice statelor terțe asociate la prezenta decizie orice document neclasificat al UE privind deliberările Consiliului referitoare la EUPM Moldova și care intră sub incidența obligației de secret profesional în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Consiliului (?).

(4) Întalul Reprezentant poate delega competențele menționate la alineatele (1)-(3) de la prezentul articol, precum și competența de a încheia acordurile menționate la alineatul (2) de la prezentul articol, unor persoane aflate sub autoritatea sa, comandantului operației civile și șefului misiunii, în conformitate cu secțiunea VII din anexa VI la Decizia 2013/488/UE.

#### Articolul 17

### Lansarea EUPM Moldova

(1) EUPM Moldova se lansează printr-o decizie a Consiliului la data recomandată de comandantul operației civile pentru EUPM Moldova de îndată ce aceasta din urmă a atins capacitatea sa operațională inițială.

(2) Echipa de bază a EUPM Moldova face pregătirile necesare pentru a permite misiunii respective să își atingă capacitatea operațională inițială.

(?) Decizia 2009/937/UE a Consiliului din 1 decembrie 2009 de adoptare a regulamentului său de procedură (JO L 325, 11.12.2009, p. 35).

*Articolul 18***Intrare în vigoare și durată**

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Aceasta se aplică pe o perioadă de doi ani de la lansarea EUPM Moldova.

Adoptată la Luxemburg, 24 aprilie 2023.

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*  
J. BORRELL FONTELLES

---

**DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/856 A COMISIEI****din 18 aprilie 2023****privind cererea de înregistrare, în temeiul Regulamentului (UE) 2019/788 al Parlamentului European și al Consiliului, a inițiativei cetățenești europene intitulată „Connecting all European capitals and people through a high-speed train network” („Conectarea tuturor capitalelor europene și a europenilor printr-o rețea feroviară de mare viteză”)**

[notificată cu numărul C(2023) 2617]

**(Numai textul în limba neerlandeză este autentic)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/788 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 privind inițiativa cetățenească europeană <sup>(1)</sup>, în special articolul 6 alineatele (2) și (3),

întrucât:

- (1) La 10 martie 2023, Comisiei i-a fost prezentată o cerere de înregistrare a unei inițiative cetățenești europene intitulată „Conectarea tuturor capitalelor europene și a europenilor printr-o rețea feroviară de mare viteză”.
- (2) Obiectivele inițiativei sunt exprimate de organizatori după cum urmează: „conectarea tuturor capitalelor europene prin linii de cale ferată de mare viteză. Solicităm Comisiei Europene să prezinte cât mai curând posibil o propunere de act obligatoriu din punct de vedere juridic privind crearea unei rețele europene de trenuri de mare viteză. Aceasta înseamnă conectarea rețelilor feroviare de mare viteză existente și construirea de linii de mare viteză acolo unde acestea nu există încă.”
- (3) O anexă la inițiativă oferă detalii suplimentare cu privire la subiectul, obiectivele și contextul inițiativei. În aceasta se explică faptul că, deși toți europenii au dreptul de a circula liber în interiorul frontierelor UE, ei ar trebui, de asemenea, să poată face acest lucru indiferent de vârstă, de mijloacele financiare și de starea fizică sau de capacitatea mentală. Organizatorii susțin că, deși rețeaua feroviară de mare viteză din Europa are o lungime de peste 11 500 km, aceasta conectează în principal orașe dintr-un număr limitat de state membre și că multe state membre nu fac parte din rețeaua feroviară europeană de mare viteză. Organizatorii consideră că ar trebui creată o rețea feroviară europeană de mare viteză deoarece: (i) călătoriile cu trenul sunt sustenabile și sigure; (ii) trenurile de mare viteză oferă o alternativă confortabilă la zborurile pe distanțe medii; (iii) trenurile de mare viteză sunt incluzive și accesibile tuturor; (iv) conexiunile de mare viteză contribuie la dezvoltarea regională și la o creștere economică distribuită în mod egal în UE; (v) liniile de cale ferată de mare viteză conduc la o mai mare coeziune și aduc beneficii întregii populații. Organizatorii susțin că, pentru a permite conexiuni sigure și sustenabile între cetățenii Europei, este important să se conecteze diferitele rețele ale statelor membre și să se extindă rețeaua globală, având în vedere numărul tot mai mare de pasageri.
- (4) În ceea ce privește obiectivele inițiativei, în temeiul articolelor 170-172 din tratat, Comisia are competența de a prezenta o propunere de act juridic care să contribuie la crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene în domeniul transporturilor și să promoveze interconectarea și interoperabilitatea rețelilor naționale. În temeiul articolului 171 alineatul (2) din tratat, statele membre, în colaborare cu Comisia, trebuie să se coordoneze în ceea ce privește politicile aplicate la nivel național care pot avea un impact semnificativ asupra realizării acestor obiective. Comisia, în strânsă colaborare cu statele membre, poate adopta orice inițiativă utilă promovării acestei coordonări. În plus, articolul 172 al doilea paragraf din tratat prevede că orientările și proiectele de interes comun care se referă la teritoriul unui stat membru necesită aprobarea statului membru în cauză.
- (5) Comisia consideră că niciuna dintre părțile inițiativei nu depășește în mod vădit competența Comisiei de a prezenta o propunere de act juridic al Uniunii în vederea punerii în aplicare a tratatelor.

<sup>(1)</sup> JOL 130, 17.5.2019, p. 55.

- (6) Această concluzie nu aduce atingere evaluării efectuate pentru a se stabili dacă în acest caz ar fi îndeplinite condițiile concrete de fond necesare pentru o acțiune din partea Comisiei, inclusiv respectarea principiilor proporționalității, subsidiarității și compatibilității cu drepturile fundamentale.
- (7) Grupul de organizatori a furnizat toate documentele necesare pentru a dovedi că îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) 2019/788 și a desemnat persoanele de contact în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) primul paragraf din regulamentul respectiv.
- (8) Inițiativa propusă nu este vădit abuzivă, nereserioasă sau vexatorie și nici nu contravine vădit valorilor Uniunii, astfel cum sunt prevăzute la articolul 2 din Tratatul privind Uniunea Europeană sau drepturilor consacrate în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.
- (9) Prin urmare, inițiativa intitulată „Conectarea tuturor capitalelor europene și a europenilor printr-o rețea feroviară de mare viteză” ar trebui înregistrată.
- (10) Concluzia conform căreia sunt îndeplinite condițiile de înregistrare prevăzute la articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2019/788 nu atrage după sine confirmarea în vreun fel de către Comisie a faptului că, prin conținutul său, inițiativa prezintă cu exactitate situația de fapt, acest lucru fiind responsabilitatea exclusivă a grupului de organizatori ai inițiativei. Conținutul inițiativei exprimă doar punctele de vedere ale grupului de organizatori și nu se poate considera, în niciun caz, că reflectă punctele de vedere ale Comisiei,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Se înregistrează inițiativa cetățenească europeană intitulată „Conectarea tuturor capitalelor europene și a europenilor printr-o rețea feroviară de mare viteză”.

#### *Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează grupului de organizatori ai inițiativei cetățenești intitulate „Conectarea tuturor capitalelor europene și a europenilor printr-o rețea feroviară de mare viteză”, reprezentat de doamna Afryea UITERLOO și de domnul Rogier VERGOUWEN, care acționează în calitate de persoane de contact.

Adoptată la Strasbourg, 18 aprilie 2023.

Pentru Comisie  
Věra JOUROVÁ  
Vicepreședintă

---





ISSN 1977-0782 (ediție electronică)  
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații  
al Uniunii Europene  
L-2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**