

Raportul special

## Reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de autoturisme

Se accelerează în sfârșit, dar drumul este plin de hopuri



CURTEA DE  
CONTURI  
EUROPEANĂ

# Cuprins

|  | Puncte |
|--|--------|
| <b>Sinteză</b>   | I-X    |
| <b>Introducere</b>   | 01-12  |
| <b>Emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme</b>  | 01-03  |
| <b>Acțiunile UE și ale statelor membre de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub></b>   | 04-09  |
| <b>O imagine generală asupra sistemelor UE menite să asigure date fiabile privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele noi</b>                                      | 10-12  |
| <b>Sfera și abordarea auditului</b>  | 13-16  |
| <b>Observații</b>  | 17-68  |
| <b>Nivelul de asigurare cu privire la corectitudinea valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate de producători în certificatele de conformitate nu este suficient</b>       | 17-29  |
| Deficiențe la nivelul controalelor privind valorile emisiilor de CO <sub>2</sub> declarate de producători  | 18-23  |
| Informațiile obținute în urma încercărilor cu privire la emisiile de poluanți nu au fost utilizate pentru a evalua riscul unor valori incorecte ale emisiilor de CO <sub>2</sub> | 24-29  |
| <b>Procesul de colectare și de verificare a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor noi îmbunătățește calitatea datelor, dar este îndelungat</b>           | 30-46  |
| Sistemele de colectare și de verificare a datelor utilizate de statele membre nu oferă un nivel suficient de asigurare cu privire la calitatea datelor                           | 31-35  |
| Datele provizorii sunt publicate în timp util, dar procesul de colectare și de verificare a acestora este greoi  | 36-40  |
| Verificarea și validarea datelor provizorii cu producătorii îmbunătățește calitatea datelor, dar întârzie publicarea datelor finale  | 41-44  |
| Comisia a calculat corect diferitele elemente ale standardelor de performanță privind CO <sub>2</sub>  | 45-46  |

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Prin impunerea unor obiective ambițioase și prin acordarea a diferite stimulente, vehiculele electrice au devenit principalul factor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, dar există în continuare provocări</b> | <b>47-68</b> |
| Înainte de 2020, s-a înregistrat o scădere a emisiilor numai atunci când acestea erau măsurate în condiții de laborator, nu și în trafic  | 48-52        |
| Autoturismele electrice reprezintă motivul pentru care scade media emisiilor de CO <sub>2</sub> generate în condiții reale de trafic  | 53-57        |
| Modalitățile prevăzute în regulament au ajutat producătorii să îndeplinească obiectivele, dar au avut un impact negativ asupra emisiilor de CO <sub>2</sub>   | 58-62        |
| Provocări în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor climatice ale UE  | 63-68        |
| <b>Concluzii și recomandări</b>   | <b>69-78</b> |

## **Anexe**

**Anexa I – Principalele acte legislative de la baza Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme**

**Anexa II – Prezentare generală a încercărilor privind emisiile de poluanți atmosferici efectuate pe vehicule aflate în circulație în cele trei state membre în care s-au realizat vizite în perioada 2020-2022**

**Anexa III – Principalele diferențe dintre procedurile de încercare NEDC și WLTP**

## **Acronime**

## **Glosar**

## **Răspunsurile Comisiei și ale AEM**

## **Calendar**

## **Echipa de audit**

## Sinteză

**I** Deși Uniunea Europeană a reușit să reducă emisiile de gaze cu efect de seră în multe domenii în ultimii 30 de ani, emisiile de dioxid de carbon din sectorul transporturilor au continuat să crească. În 2021, acestea au reprezentat 23 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE, autoturismele fiind responsabile pentru mai mult de jumătate.

**II** Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) pentru autoturismele noi (denumit în continuare „Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme”) este principala măsură adoptată de UE pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de vehiculele noi. Regulamentul a stabilit, începând din 2010, un obiectiv privind media emisiilor la nivelul UE pentru vehiculele noi și, începând din 2012, obiective privind emisiile specifice pentru fiecare producător.

**III** Prezentul raport oferă o perspectivă aprofundată timpurie asupra punerii în aplicare, în cazul autoturismelor noi, a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, căruia i s-au adus modificări semnificative în 2019. Prin constatările și recomandările sale, Curtea de Conturi Europeană urmărește să ajute Comisia și părțile interesate să asigure o aplicare a regulamentului mai eficientă și mai eficace în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi și să sprijine UE să își îndeplinească obiectivele climatice pentru 2030 și 2050.

**IV** În 2020, la 11 ani de la intrarea în vigoare a primului Regulament privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, emisiile autoturismelor noi au început să scadă semnificativ. Acest lucru s-a datorat în principal unei utilizări pe scară largă a vehiculelor electrice, având în vedere că emisiile de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere de autoturismele cu motoare cu ardere internă nu au scăzut. Deși datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme au fost colectate și verificate de Comisie în conformitate cu regulamentul, nivelul de asigurare cu privire la exactitatea emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate, la începutul procesului, de producători în certificatele de conformitate pentru autoturismele noi nu este suficient.

**V** Două motive pot explica asigurarea insuficientă. În primul rând, autoritățile de omologare de tip din două dintre cele trei state membre în care s-au efectuat vizite de audit nu au realizat verificările necesare la producător, iar Comisia dispune doar de informații limitate cu privire la aceste verificări. În al doilea rând, Comisia nu a utilizat informațiile referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> obținute în urma încercărilor cu privire la emisiile de poluanți pentru a evalua riscul unor valori incorecte ale emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Curtea ia act de faptul că nu exista nicio cerință legală care să impună utilizarea informațiilor respective.

**VI** Curtea a observat întârzieri în transmiterea de către statele membre a datelor pentru 2020 și a identificat probleme care au afectat exhaustivitatea și acuratețea datelor. Din cauza numeroaselor schimburi de date dintre Agenția Europeană de Mediu și statele membre, verificarea și validarea datelor constituie un proces greoi. Comisia a publicat însă în timp util datele provizorii. În urma verificării și validării ulterioare a datelor de către Comisie cu producătorii, s-a îmbunătățit exhaustivitatea și acuratețea datelor în general. Cu toate acestea, întregul proces durează prea mult, datele finale pentru 2020 fiind publicate, în cele din urmă, la aproape un an după termenul-limită stabilit în legislație. Curtea poate confirma calculele Comisiei privind media emisiilor, obiectivele și primele pentru emisiile suplimentare la nivelul producătorilor și al UE.

**VII** În perioada 2009-2019, media emisiilor generate de vehiculele noi în condiții reale de conducere nu a scăzut, în principal deoarece producătorii s-au concentrat mai degrabă pe reducerea emisiilor în laborator, nu în condiții de circulație. În 2017, pentru vehiculele noi omologate de tip, a devenit obligatoriu un nou ciclu de încercare în laborator, care ține mai bine seama de condițiile reale de conducere. Acest lucru a eliminat efectiv multe lacune care fuseseră create în cadrul ciclului de încercare anterior și a redus decalajul dintre emisiile măsurate în laborator și cele generate în condiții reale de conducere. Începând din 2022, Comisia colectează informații privind emisiile generate în condiții reale de conducere prin intermediul contoarelor de consum de combustibil instalate la bordul vehiculelor noi. Comisia cunoaște astfel amploarea decalajului dintre emisiile măsurate în laborator și emisiile generate în condiții reale de conducere în ceea ce privește vehiculele noi înmatriculate începând din 2021 și ar fi în măsură să constate o eventuală nouă creștere a acestui decalaj.

**VIII** S-a constatat că, din 2020, când au început să se aplice obiective mai ambițioase privind emisiile, Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme a contribuit în mod pozitiv la reducerea emisiilor generate de vehiculele noi în condiții reale de conducere, în principal datorită utilizării semnificative a vehiculelor electrice. În același timp, emisiile provenite de la vehiculele cu ardere internă noi și de la vehiculele hibride reîncărcabile rămân un motiv de îngrijorare.

**IX** Curtea consideră că obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și ambițiile climatice ale UE până în 2030 nu sunt suficient de bine aliniate. Principala provocare pentru atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor până în 2030 și ulterior va fi asigurarea adoptării pe scară suficient de largă a vehiculelor cu emisii zero. În special, va fi important să se abordeze accesibilitatea vehiculelor electrice din punctul de vedere al prețurilor, să se pună la dispoziție o infrastructură suficientă de încărcare a vehiculelor electrice și să se asigure aprovizionarea cu materii prime pentru producerea bateriilor.

**X** Curtea recomandă Comisiei următoarele:

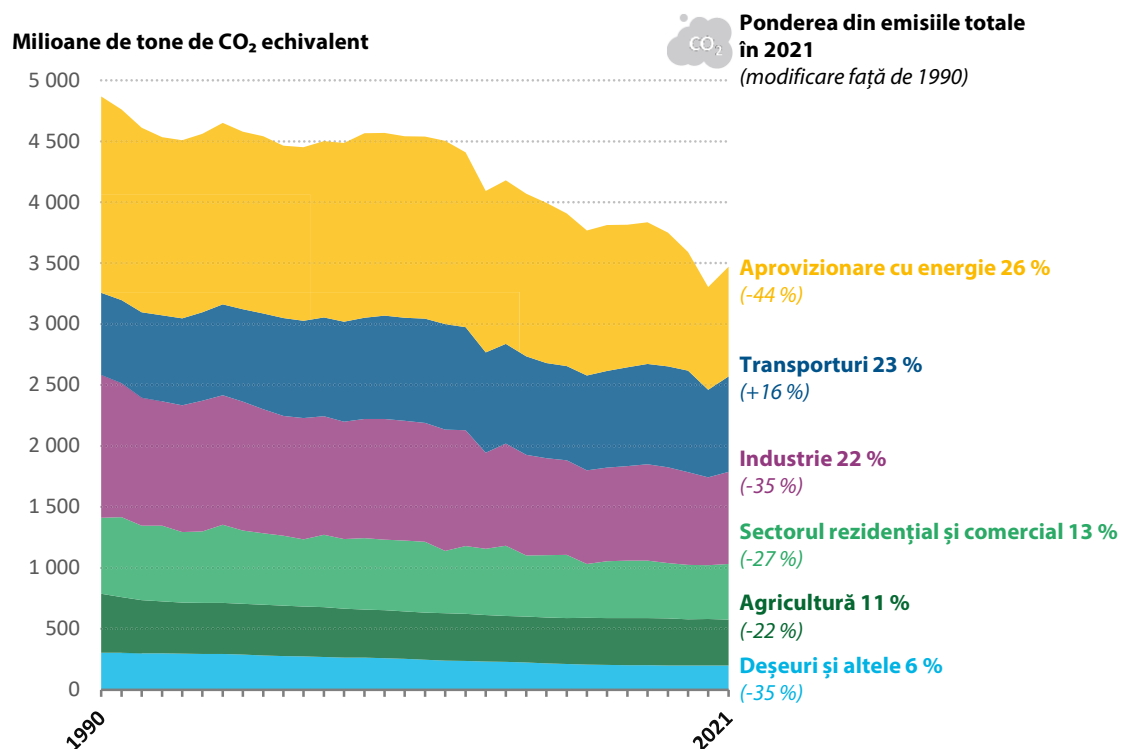
- să crească nivelul de asigurare a faptului că emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor corespund într-adevăr nivelurilor declarate de producător în certificatele de conformitate;
- să utilizeze mai bine instrumentele electronice pentru colectarea și verificarea datelor referitoare la autoturisme;
- să reorienteze obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> către elemente-cheie care au impact asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi.

# Introducere

## Emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme

**01** În 2021, emisiile de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) generate de transporturi au reprezentat aproape 23 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale Uniunii Europene (UE-27), fiind a doua cea mai mare sursă de astfel de emisii, după aprovizionarea cu energie<sup>1</sup>. Transporturile rămân singurul sector economic din UE în care nivelul total al emisiilor nu a scăzut din 1990 (*figura 1*).

**Figura 1 – UE-27: emisiile de gaze cu efect de seră, în funcție de sector (1990-2021)**



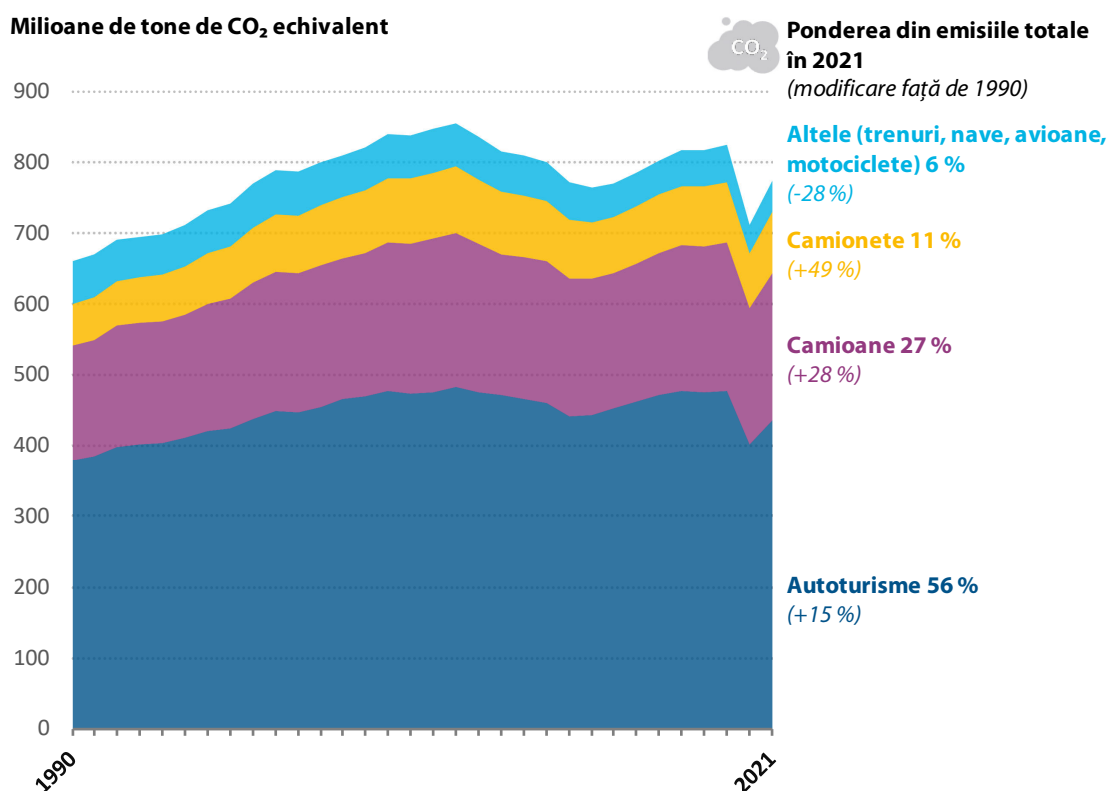
*Notă:* emisiile din sectorul transporturilor nu includ emisiile generate de transportul aerian și maritim internațional.

*Sursa:* Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de AEM, (*Greenhouse gases – data viewer*, 22 iunie 2023).

<sup>1</sup> AEM, *Greenhouse gases – data viewer*, 22 iunie 2023.

**02** Emisiile de dioxid de carbon generate de autoturisme au reprezentat 56 % din cantitatea totală de emisii generate de transporturi în 2021<sup>2</sup>. **Figura 2** arată că emisiile generate de autoturisme au crescut în comparație cu nivelurile din 1990, cu excepția scăderilor ocazionale declanșate de încetinirea creșterii economice, de exemplu, în 2020, pe fondul pandemiei de COVID-19.

**Figura 2 – UE-27: emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transporturi, defalcate pe mijloace de transport (1990-2021)**



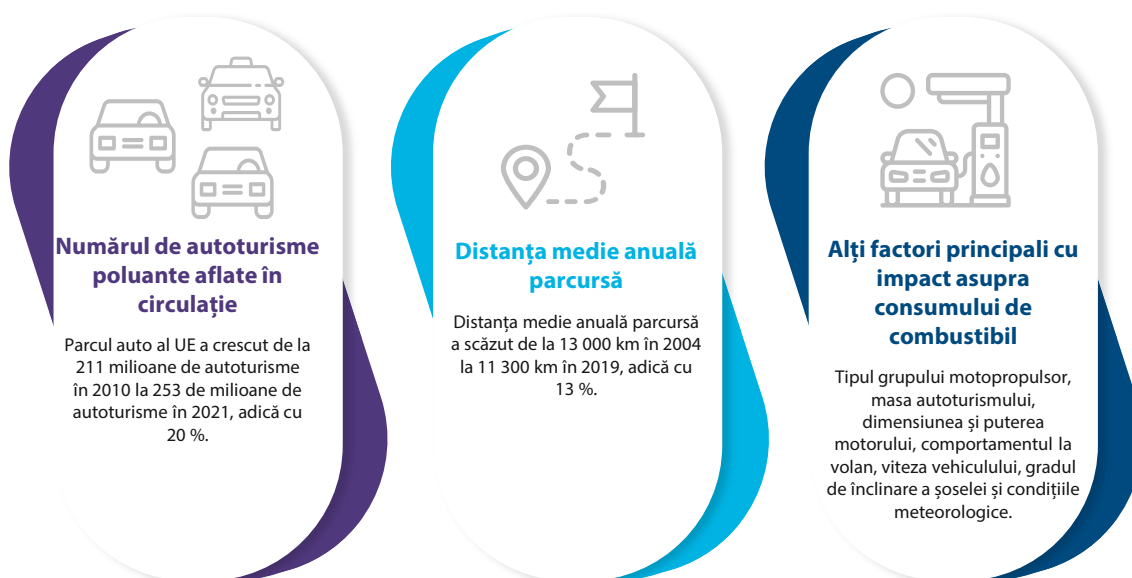
Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de AEM (*Greenhouse gases – data viewer*, 18 aprilie 2023).

<sup>2</sup> AEM, *Greenhouse gases – data viewer*, 22 iunie 2023.



**03** *Figura 3* oferă o imagine de ansamblu a principalilor factori de la baza emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme.

### Figura 3 – Principalii factori de la baza emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de Eurostat și de *Odyssee-Mure*.



## Acțiunile UE și ale statelor membre de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>

**04** UE a semnat Protocolul de la Kyoto în 1997, angajându-se să își reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 20 % până în 2020, în raport cu nivelurile de referință ale emisiilor din 1990. În 2015, UE a semnat Acordul de la Paris, în vederea limitării încălzirii globale la „mult sub” 2 °C, de preferință, chiar la 1,5 °C, în raport cu nivelurile din perioada preindustrială.

**05** Pentru UE, obligația care decurge din Acordul de la Paris s-a tradus prin obiectivul intermediar pentru 2030 al UE de reducere a emisiilor, stabilit inițial la 40 %. În urma adoptării *Legii europene a climei* în 2021, obiectivul a fost majorat la 55 %. Legea climei a stabilit totodată pentru UE un obiectiv obligatoriu de „zero emisii nete” de gaze cu efect de seră până în 2050.

**06** *Figura 4* oferă o imagine de ansamblu asupra principalelor măsuri adoptate la nivelul UE și la nivel național pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme.

**Figura 4 – Principalele măsuri de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme**

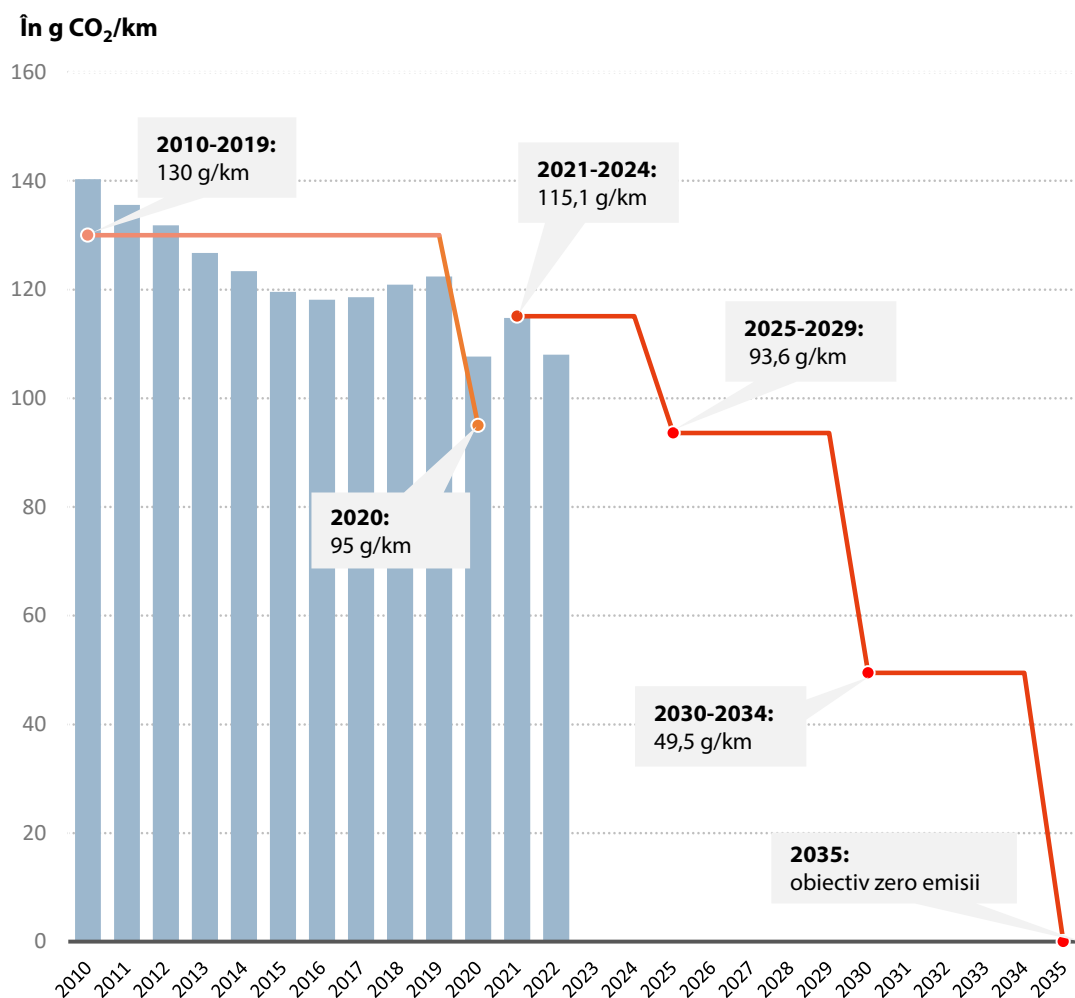
|                        | <br><b>Măsuri la nivelul UE</b>   | <br><b>Măsuri naționale</b>  |
|------------------------|--|---|
| <b>Impact direct</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme</li> <li>Directiva privind energia din surse regenerabile</li> <li>Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi</li> <li>Noua directivă privind schema de comercializare a certificatelor de emisii (aplicabilă din 2027)</li> </ul> | <p>Taxe/impozite sau subvenții, precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>subvenții pentru vehicule cu emisii zero</li> <li>taxă pe combustibilii fosili</li> <li>taxă de înmatriculare a vehiculelor cu motor cu ardere internă</li> <li>taxă anuală de drum pentru vehicule</li> </ul> |
| <b>Impact indirect</b> | <p>Cofinanțare pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>piste pentru biciclete, rețele feroviare</li> <li>infrastructură de încărcare a automobilelor electrice</li> <li>alte îmbunătățiri ale transportului public</li> </ul>   | <p>Aceleași măsuri ca cele adoptate de UE, plus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>transport public gratuit sau cu costuri reduse</li> <li>subvenții pentru achiziționarea de biciclete</li> <li>modalități de muncă de la distanță</li> </ul>  |

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

**07** Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi este principalul act legislativ de la nivel european pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi. El a fost adoptat în 2009 și a fost modificat semnificativ în 2019 (a se vedea [anexa I](#)). Regulamentul se aplică celor 27 de state membre ale UE și Islandei (din 2018), Norvegiei (din 2019) și Regatului Unit (până în 2020), denumite în continuare „țările raportoare”. El nu prevede nicio finanțare din partea UE. Regulamentul a stabilit, începând din 2010, un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru media emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de autoturismele nou înmatriculate, iar începând din 2012, obiective privind emisiile specifice pentru fiecare producător sau grupare de producători. Dacă nu îndeplinesc obiectivele respective privind emisiile specifice, producătorii trebuie să plătească o primă pentru emisiile suplimentare. De-a lungul timpului, obiectivul privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE și obiectivele privind emisiile specifice au devenit din ce în ce mai ambițioase, pentru 2035 fiind stabilite obiective de emisii zero. Obiectivele nu mai sunt stabilite pe aceeași bază: procedura de încercare în temeiul „noului ciclu de conducere european” (NEDC) s-a înlocuit în 2021 cu „procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial” (WLTP). [Figura 5](#) oferă o imagine de ansamblu asupra obiectivelor privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE pentru

emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi, precum și asupra mediei acestor emisii înregistrate în UE începând din 2010<sup>3</sup>.

**Figura 5 – Obiectivele UE privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor noi și media la nivelul UE a acestor emisii măsurate în condiții de laborator**



**Obiectivele de la nivelul UE privind media emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor nou înmatriculate:**

— Noul ciclu de conducere european (NEDC)

— Procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP)



Media emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi în condiții de laborator

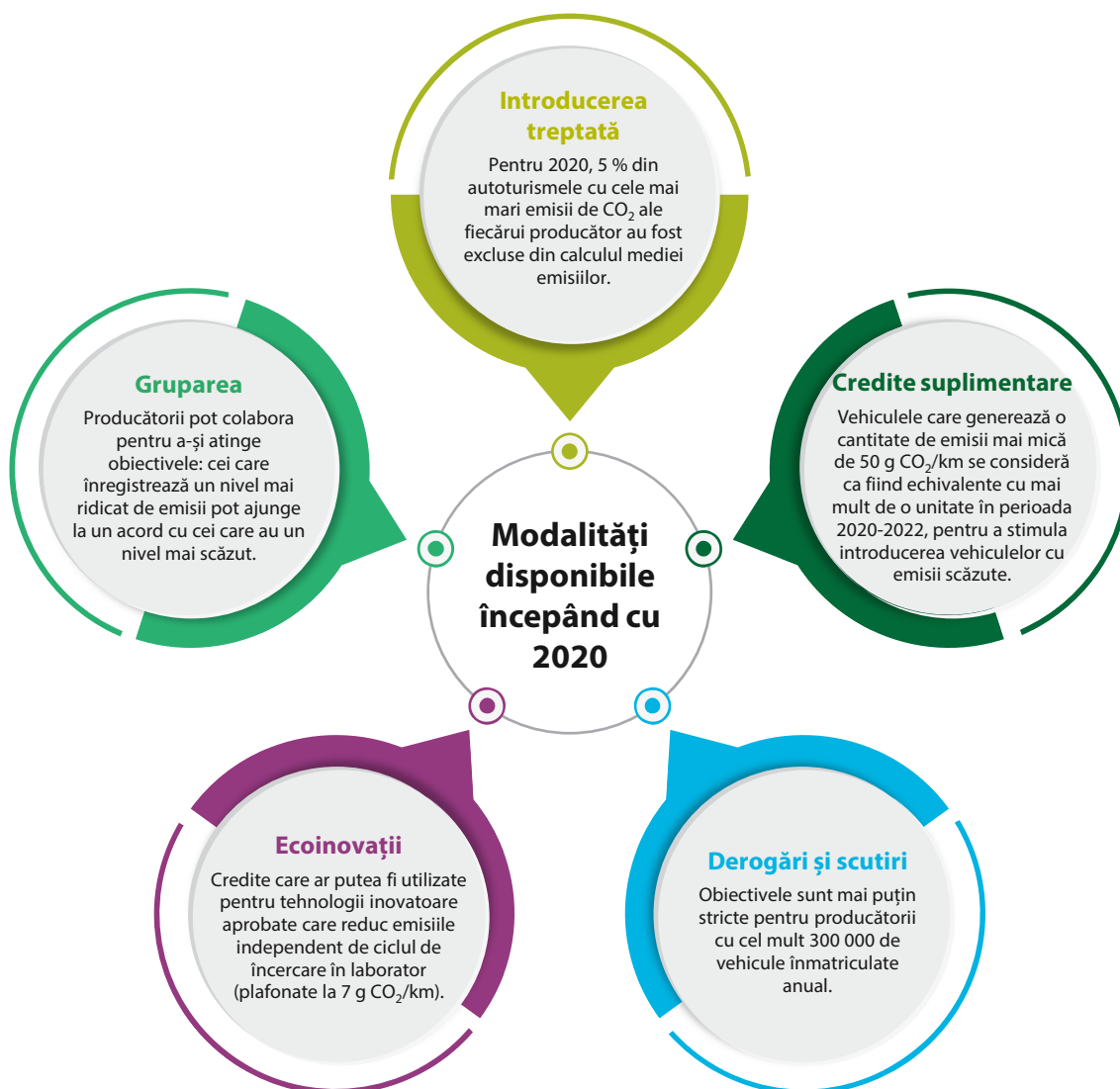
Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de AEM și JRC și pe baza Regulamentului (CE) privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme.

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 443/2009, Regulamentul (UE) 2019/631 și Regulamentul (UE) 2023/851.

**08** În sensul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, emisiile de CO<sub>2</sub> ale unui autoturism se bazează pe măsurători efectuate în condiții standardizate într-un laborator, și nu pe emisiile măsurate în circulație. Aceasta înseamnă că este posibil să se compare între ele valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> obținute pentru diferite modele de autoturisme. Totuși, emisiile de CO<sub>2</sub> în condiții rutiere sunt, de obicei, mai mari decât cele măsurate în condiții de laborator. În circulație, emisiile depind de factori precum comportamentul conducătorului auto, temperatura exterioară, traficul, altitudinea și utilizarea funcțiilor consumatoare de energie ale autoturismului (de exemplu, lumini, aer condiționat).

**09** Scopul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme este de a stimula industria producătoare de automobile să reducă emisiile generate de vehiculele nou produse. Producătorii pot realiza acest lucru prin fabricarea de autoturisme care consumă cantități mai mici de combustibil (precum motorină sau benzină), prin fabricarea de vehicule cu emisii zero, cum ar fi automobilele electrice, sau prin combinarea tehnologiilor (de exemplu, vehiculele electrice hibride reîncărcabile). În cadrul procesului de negociere a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, au fost introduse anumite modalități menite să faciliteze îndeplinirea de către producători a obiectivelor privind emisiile specifice, precum și să reducă pentru aceștia costurile aferente (*figura 6*).

**Figura 6 – Modalitățile disponibile producătorilor**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza Regulamentului (UE) 2019/631.

## O imagine generală asupra sistemelor UE menite să asigure date fiabile privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele noi

**10** Înainte ca un nou model de vehicul să poată fi vândut în UE, producătorul trebuie să solicite „omologarea de tip”, care certifică faptul că un prototip de vehicul îndeplinește peste 70 de cerințe tehnice, de siguranță și de mediu ale UE<sup>4</sup>. Scandalul „Dieselgate” din 2015<sup>5</sup> a determinat UE să aducă modificări [cadrlui UE pentru omologarea de tip a vehiculelor noi](#), pentru a se asigura că vehiculele aflate deja în circulație se comportă ca vehiculele omologate de tip în ceea ce privește poluarea aerului și emisiile de CO<sub>2</sub>. Modificările au fost legate în principal de sporirea competențelor Comisiei, de introducerea unor cerințe mai detaliate pentru omologarea de tip a vehiculelor și de verificarea atât a autoturismelor fabricate recent, cât și a celor aflate deja în circulație.

**11** *Figura 7* descrie elementele din cadrul UE pentru omologarea de tip a vehiculelor menite să asigure faptul că emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor măsurate în laborator corespund valorilor indicate în certificatele de conformitate. Certificatele de conformitate sunt necesare pentru înmatricularea inițială a vehiculului. Acest cadru de verificări și încercări ar trebui să ofere o asigurare cu privire la datele incluse în certificatele de conformitate, care sunt apoi utilizate pentru a determina media emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor noi în sensul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme.

---

<sup>4</sup> A se vedea anexa II la [Regulamentul \(UE\) 2018/858](#) al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

<sup>5</sup> A se vedea documentul de informare din 2019 al Curții de Conturi Europene intitulat „[Răspunsul UE la scandalul «Dieselgate»](#)”.

## Figura 7 – Prezentare generală a cadrului UE pentru omologarea de tip a vehiculelor

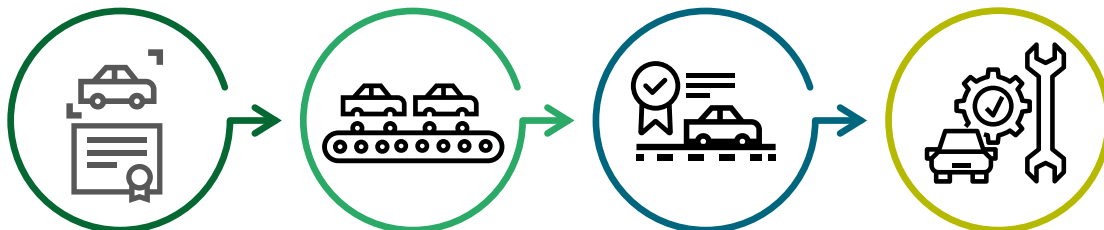
### Producătorul

Prezintă **documentația de omologare de tip** pentru noile modele de vehicule

Se asigură că **vehiculele produse sunt conforme cu caracteristicile de siguranță și privind emisiile** ale vehiculului omologat de tip

Emite un **certificat de conformitate pentru noile modele de vehicule** (în format electronic sau pe suport de hârtie) și se asigură că **informațiile incluse sunt corecte și complete**

Se asigură că un **vehicul aflat în circulație** întreținut în mod corespunzător **păstrează același nivel de emisii de CO<sub>2</sub>** ca și tipul omologat



### Autoritatea de omologare de tip din statul membru

Emite **certIFICATE DE OMOLOGARE DE TIP A VEhicULELOR LA NIVELUL UE** pentru noile modele de vehicule

**Certifică măsurile de management al calității aplicate de producător** pentru fabricarea vehiculelor noi, ceea ce implică:

- să verifice dacă s-a efectuat numărul minim de încercări pentru vehiculele nou produse;
- să participe fizic la cel puțin o încercare per producător o dată la trei ani;
- să verifice dacă informațiile din certificatele de conformitate sunt corecte și complete (auditul sistemelor și examinarea unui eșantion de certificate de conformitate).

**Începând din 2024**, autoritatea de omologare de tip **verifică**, pe baza unor eșantioane, **dacă emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor aflate deja în circulație** corespund valorilor emisiilor vehiculelor omologate de tip (este în curs de elaborare un act legislativ privind așa-numita verificare în circulație a emisiilor de CO<sub>2</sub>)

### Comisia

**Supraveghează activitatea autorităților de omologare de tip și promovează exemple de bune practici prin:**

- reuniuni periodice cu autoritățile de omologare de tip și
- evaluarea punerii în aplicare a legislației de către autoritățile de omologare de tip.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

**12** **Figura 8** prezintă sistemul de colectare, verificare și publicare anuală a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor nou înmatriculate, astfel cum se prevede în Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme. Sunt incluse, de asemenea, rolurile și responsabilitățile diferiților actori din sistem. Prezentarea din figura 8 se bazează pe sistemul descris în **figura 7**, deoarece majoritatea informațiilor sunt colectate din certificatele de conformitate.

**Figura 8 – Imagine de ansamblu asupra sistemului de colectare, verificare și publicare anuală a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor nou înmatriculate**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.



## Sfera și abordarea auditului

**13** Interesul cetățenilor europeni față de acțiunile climatice ale UE a reprezentat forța motrice a auditului Curții. Prezentul raport oferă o perspectivă aprofundată timpurie asupra punerii în aplicare, în cazul autoturismelor noi, a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, cărui a s-au adus modificări semnificative în 2019. Majoritatea dispozițiilor juridice evaluate care erau în vigoare în perioada auditată (2020-2022) vor continua să se aplice după modificarea din 2023. Constatările și recomandările din raport ar trebui să ajute Comisia și părțile interesate să asigure o aplicare a regulamentului mai eficientă și mai eficace în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, pentru a sprijini UE să își îndeplinească obiectivele climatice ambițioase pentru 2030 și 2050.

**14** Curtea a evaluat dacă punerea în aplicare a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, sprijinit de cadrul UE pentru omologarea de tip a vehiculelor, a respectat dispozițiile juridice și dacă a contribuit în mod eficace la reducerea emisiilor generate de autoturismele noi. Curtea a subdivizat întrebarea principală a auditului în trei întrebări secundare și a structurat în consecință secțiunea de observații. Primele două întrebări au evaluat dacă cele două sisteme descrise în *figura 7* și în *figura 8* au fost aplicate în mod corespunzător. Prin ultima întrebare, Curtea a urmărit să stabilească dacă regulamentul conduce la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi, în conformitate cu ambițiile climatice ale UE.

- Cadrul UE pentru omologarea de tip a vehiculelor a asigurat că emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate în laborator pentru vehiculele noi corespund valorilor indicate în certificatele de conformitate?
- A publicat Comisia în timp util date fiabile privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor noi, în conformitate cu Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme?
- Contribuie regulamentul menționat la reducerea, în conformitate cu ambițiile climatice ale UE, a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehicule în condiții reale de conducere?

**15** Pentru a răspunde la prima întrebare, Curtea a analizat cadrul UE în perioada 2020-2022. Pentru a evalua cea de a doua întrebare, activitatea Curții s-a concentrat pe anul 2020, pentru care exista cel mai actualizat set de date finalizate la momentul auditului. Legat de ultima întrebare, au fost analizate toate informațiile disponibile după intrarea în vigoare a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, și anume din 2010 până în 2022.

**16** Curtea a obținut probe din următoarele surse:

- analize documentare și interviuri cu reprezentanți ai trei direcții generale ale Comisiei (DG Politici Climatice, Centrul Comun de Cercetare și DG Piață Internă, Industrie, Antreprenoriat și IMM-uri) și ai Agenției Europene de Mediu (AEM);
- interviuri cu autoritățile de omologare de tip și cu ministerele mediului din Germania, Italia și Țările de Jos. Curtea a selectat aceste trei state membre datorită importanței lor relative din punctul de vedere al numărului de autoturisme nou înmatriculate în 2020, precum și ținând seama de rezultatele evaluării sale preliminare a calității datelor aferente anului 2020;
- analize documentare și analiza datelor pentru 2020 transmise către AEM de aceste trei state membre. Curtea a verificat calitatea datelor din punctul de vedere al exhaustivității (de exemplu, autoturisme nou înmatriculate sau parametri critici care nu au fost raportați), al acurateței și al coerenței lor, refăcând ulterior toate calculele care au generat datele finale publicate;
- o examinare a diferitor studii privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme și discuții cu părți interesate din industrie, din mediul academic și din organizații de mediu neguvernamentale.

# Observații

## Nivelul de asigurare cu privire la corectitudinea valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate de producători în certificatele de conformitate nu este suficient

**17** Curtea a examinat cadrul UE pentru omologarea de tip a vehiculelor, al cărui scop este de a se asigura că emisiile vehiculelor măsurate în condiții de laborator corespund nivelurilor declarate de producător în certificatul de conformitate. Curtea se aștepta ca:

- o autoritățile de omologare de tip din cele trei state membre vizitate să efectueze verificări corespunzătoare ale valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate de producători în certificatele lor de conformitate, iar Comisia să dispună de suficiente informații cu privire la aceste verificări și
- o Comisia să utilizeze informațiile disponibile privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele aflate deja în circulație pentru a evalua în ce măsură există riscul ca valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> indicate în certificatul de conformitate să fie incorecte.

## Deficiențe la nivelul controalelor privind valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate de producători

**18** Pentru a obține o asigurare cu privire la valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate de producători în certificatul de conformitate, autoritățile de omologare de tip au obligația de a se asigura că producătorii au verificat emisiile de CO<sub>2</sub> pentru un număr minim de vehicule fabricate. Aceasta înseamnă efectuarea a cel puțin unei încercări în laborator la 5 000 de vehicule produse din fiecare familie de vehicule<sup>6</sup>. Calitatea acestor verificări ar trebui să fie asigurată prin prezența fizică a autorităților pe parcursul desfășurării a cel puțin unei astfel de încercări pentru fiecare producător, o dată la trei ani.

---

<sup>6</sup> Anexa I la [Regulamentul \(UE\) 2017/1151](#).

**19** Autoritățile de omologare de tip din Italia și din Țările de Jos nu au furnizat suficiente dovezi care să ateste că au verificat dacă producătorii realizaseră, în 2020 sau în 2021, încercări pe numărul minim de vehicule impus. Autoritatea neerlandeză de omologare de tip nu a asistat la nicio încercare realizată de producători în perioada 2020-2021, iar autoritatea italiană a participat la două încercări ale vehiculelor. Deși Comisia a permis autorităților să nu participe fizic la încercările vehiculelor în timpul pandemiei de COVID-19, cele două autorități în discuție riscă să nu fie în măsură să îndeplinească cerința minimă de a efectua câte o verificare a încercării pentru fiecare producător o dată la trei ani.

**20** În 2020 și 2021, autoritatea germană de omologare de tip a putut confirma că producătorii au realizat încercări pe numărul minim de vehicule impus. Autoritatea a asistat la încercări efectuate pe 79 de vehicule, ceea ce înseamnă că a îndeplinit cerința privind numărul minim de verificări cu prezență fizică. Niciuna dintre cele 81 de încercări la care s-a asistat (2 în Italia și 79 în Germania) în perioada 2020-2021 nu a indicat nicio neconcordanță între valorile măsurate ale CO<sub>2</sub> și cele indicate în certificatul de conformitate.

**21** Autoritățile de omologare de tip trebuie, de asemenea, să verifice sistemele folosite de producători pentru generarea datelor care urmează să fie înscrise în certificatul de conformitate, astfel încât să se asigure că informațiile, inclusiv valorile emisiilor de CO<sub>2</sub>, sunt complete și exacte<sup>7</sup>. Curtea a constatat că Germania are o abordare solidă, în sensul în care sistemele respective sunt verificate inițial în cursul procedurii de omologare de tip și apoi reexamine anual în cadrul procesului de producție a vehiculelor. De asemenea, autoritățile germane verifică anual un eșantion de certificate de conformitate și comunică producătorilor relevanți orice problemă constatată. Curtea nu a putut identifica nicio dovadă care să ateste că autoritățile de omologare de tip italiene sau neerlandeze ar fi efectuat verificări similare.

---

<sup>7</sup> Articolul 31 alineatul (2) din [Regulamentul \(UE\) 2018/858](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 și anexa IV la regulament.

**22** Pentru a asigura o aplicare uniformă a cadrului și pentru a disemina cele mai bune practici, Comisia trebuie să realizeze evaluări din cinci în cinci ani<sup>8</sup>. Până la jumătatea anului 2023, Comisia nici nu realizase, nici nu planificase vreo evaluare, deși noul cadru era în vigoare din septembrie 2020. Contactele Comisiei cu autoritățile de omologare de tip s-au limitat la câteva reuniuni pe an ale „Forumului pentru schimbul de informații privind respectarea legii”.

**23** Deficiențele menționate mai sus legate de efectuarea verificărilor de către autoritățile de omologare de tip și faptul că Comisia nu deține informații referitoare la modalitatea în care au fost realizate verificările conduc la concluzia că nu există un nivel suficient de asigurare privind corectitudinea valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> incluse în certificatele de conformitate.

### **Informațiile obținute în urma încercărilor cu privire la emisiile de poluanți nu au fost utilizate pentru a evalua riscul unor valori incorecte ale emisiilor de CO<sub>2</sub>**

**24** În ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, începând cu 2020, Comisia, producătorii de vehicule și autoritățile de omologare de tip au obligația de a efectua anual încercări pe un număr minim de vehicule aflate deja în circulație<sup>9</sup>, pentru a vedea dacă emisiile lor de eșapament se încadrează în limitele stabilite în Regulamentul privind Euro 5 și Euro 6<sup>10</sup>. Printre încercările respective se numără măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

**25** Comisia, utilizând propriile instalații (*fotografia 1*), a măsurat, până în 2021 inclusiv, emisiile de poluanți atmosferici a 50 de vehicule, dar nu a folosit aceste informații pentru a evalua riscul ca valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> indicate în certificatele de conformitate să fie incorecte.

---

<sup>8</sup> Articolul 10 din [Regulamentul \(UE\) 2018/858](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018.

<sup>9</sup> [Regulamentul \(UE\) 2018/1832](#) din 5 noiembrie 2018.

<sup>10</sup> [Regulamentul \(CE\) nr. 715/2007](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6).

### Fotografia 1 – Laboratorul de încercări al Comisiei Europene (JRC, Italia)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

**26** În cele trei state membre selectate, atât autoritățile de omologare de tip, cât și producătorii au efectuat încercări referitoare la emisiile de poluanți atmosferici pentru un număr mai mic de vehicule aflate deja în circulație decât cel impus de legislație<sup>11</sup> (a se vedea *anexa II*), în principal din următoarele motive:

- în Germania s-au înregistrat întârzieri din cauza deciziei autorităților de a construi un laborator național de încercări pentru vehicule, cu personal propriu;
- Italia nu a putut găsi niciun contractant care să efectueze încercările și, prin urmare, nu a testat niciun autoturism în 2020 sau în 2021;
- în Țările de Jos, nu s-au realizat încercări pe niciun vehicul în 2020, din cauza pandemiei de COVID-19. Autoritatea de omologare de tip a contractat acest serviciu începând cu 2021;

---

<sup>11</sup> Articolul 9 din [Regulamentul \(UE\) 2017/1151](#) din 1 iunie 2017 și anexa II la regulament.

- o producătorii și autoritățile de omologare de tip au întâmpinat dificultăți în a găsi vehicule pentru încercări, deoarece astfel de vehicule trebuie să îndeplinească o serie de criterii, de exemplu, să aibă un anumit kilometraj și un istoric de service adecvat și să fie disponibile pentru realizarea încercărilor (și anume, să fie deținute de o societate de leasing sau de un dealer auto). Acest lucru a fost exacerbat de pandemia de COVID-19 din cauza creșterii cererii de vehicule de ocazie.

**27** Comisia nu a colectat informațiile de la statele membre, deoarece nu exista nicio cerință legală în acest sens. În opinia Curții, aceste date, împreună cu cele de care dispune Comisia (a se vedea punctul 25), ar putea fi utile pentru a identifica potențialele discrepanțe dintre emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme în circulație și valorile emisiilor menționate în certificatele de conformitate. Datele ar contribui, de asemenea, la evaluarea riscului ca valorile indicate în certificatele de conformitate să nu fie corecte.

**28** În temeiul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, Comisia are în prezent obligația de a colecta și de a publica anual informații agregate referitoare la consumul de combustibil pe care îl au în condiții reale de conducere autoturismele noi înmatriculate începând din 2021. Furnizarea, în ceea ce privește consumul de combustibil al (și emisiile de CO<sub>2</sub> ale) vehiculelor în condiții reale de conducere, a unor informații adaptate nevoilor specifice ale consumatorilor ar fi mai utilă, putând să influențeze deciziile de cumpărare și, prin urmare, să îi motiveze pe producători să reducă discrepanțele dintre emisiile măsurate în laborator și cele generate de vehicule în condiții reale de circulație.

**29** În decembrie 2023, Comisia preconizează să adopte un nou act legislativ referitor la procedurile pe care autoritățile de omologare de tip ar trebui să le urmeze în ceea ce privește verificarea emisiilor de CO<sub>2</sub> pe baza unui eșantion de autoturisme aflate deja în circulație (cunoscută sub denumirea de „verificarea în circulație a emisiilor de CO<sub>2</sub>”)<sup>12</sup>. Acest eșantion se adaugă eșantionului de vehicule supuse încercării privind emisiile de poluanți atmosferici. Curtea consideră că, în aplicarea acestei noi metodologii, pot exista aceleași provocări în ceea ce privește realizarea numărului minim de încercări (a se vedea punctul 26).

---

<sup>12</sup> CIRCABC: Grupul de experți – emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele rutiere, [documente din cadrul reuniunii din martie 2023](#).

## Procesul de colectare și de verificare a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor noi îmbunătățește calitatea datelor, dar este îndelungat

**30** Curtea a examinat procesul de colectare și de verificare a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor noi, prevăzut în Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme. Acest proces are drept scop să evalueze dacă producătorii respectă obiectivele care le-au fost impuse cu privire la emisii și se bazează pe informațiile colectate din certificatele de conformitate (a se vedea secțiunea anterioară). Curtea se aștepta ca:

- o autoritățile raportoare din cele trei state membre vizitate să colecteze și să verifice datele din certificatele de conformitate furnizate de producători;
- o Comisia și AEM să colecteze și să verifice datele de la statele membre, asigurând publicarea în timp util a datelor provizorii;
- o Comisia și AEM să verifice și să valideze datele împreună cu producătorii, asigurând publicarea în timp util a unor date finale fiabile, și
- o Comisia să calculeze corect, atât la nivel de producător, cât și la nivelul UE, obiectivele privind emisiile de CO<sub>2</sub>, media emisiilor și primele pentru emisiile suplimentare.

## Sistemele de colectare și de verificare a datelor utilizate de statele membre nu oferă un nivel suficient de asigurare cu privire la calitatea datelor

**31** Autoritățile raportoare din statele membre sunt responsabile cu colectarea, verificarea și transmiterea către Comisie a datelor referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme, pe baza datelor inițiale din certificatele de conformitate furnizate de producători.

**32** Drept prim pas, autoritățile colectează datele din certificatele de conformitate furnizate de producători. Începând din 2026, certificatele vor fi disponibile numai în format electronic. Autoritățile din Germania (KBA), Italia (MIT) și Țările de Jos (RDW) utilizează deja de mai mulți ani certificate electronice pentru înmatriculările de vehicule noi. Ele au explicat că acest lucru a redus numărul de erori manuale, care apăreau la introducerea datelor din certificatele de conformitate existente pe hârtie.



**33** La colectarea acestor date, autoritățile din Germania și din Țările de Jos au verificat coerența lor cu datele din certificatele de omologare de tip. Acestea din urmă fuseseră introduse manual din certificatele de omologare de tip, care nu erau disponibile în format electronic. RDW elaborează în prezent un certificat electronic de omologare de tip, care ar trebui să reducă în viitor volumul de muncă aferent întregului proces. Autoritatea italiană a susținut că efectuează verificări similare, fără ca procedura să fie însă oficializată și fără ca verificările să fie documentate.

**34** Cea de a doua etapă presupune verificarea de către autorități a datelor colectate din certificatele de conformitate ale vehiculelor nou înmatriculate într-un anumit an de raportare, pentru a le transmite ulterior Agenției Europene de Mediu (AEM). Scopul acestor verificări este de a asigura că datele sunt exacte, complete și conforme cu orientările Comisiei privind raportarea anuală.

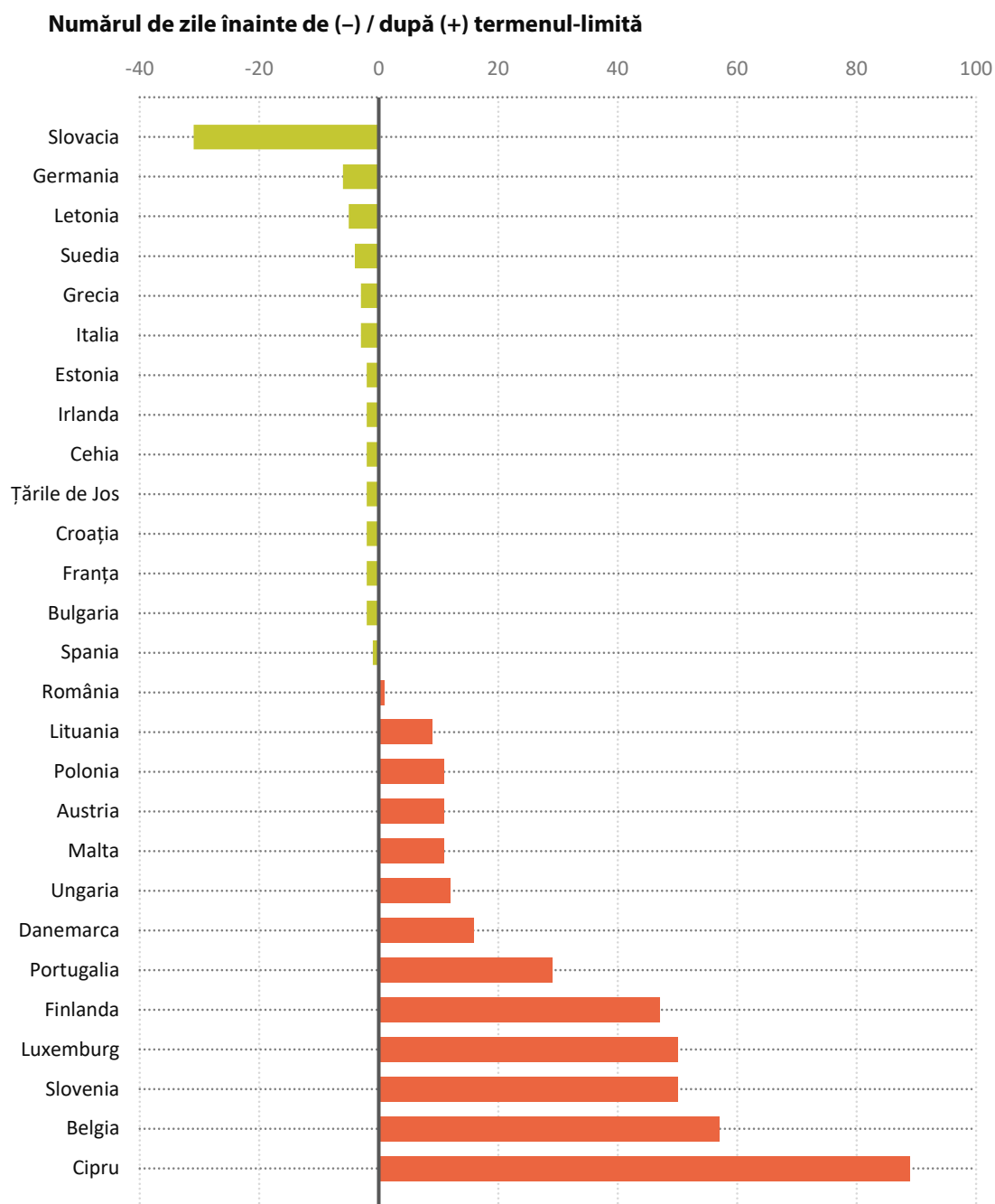
**35** Evaluarea Curții cu privire la verificările datelor aferente anului 2020 realizate de autoritățile raportoare din Germania, din Italia și din Țările de Jos a arătat că verificările respective nu oferă suficiente asigurări legate de calitatea datelor.

- În general, autoritățile respectă orientările Comisiei, pe care le consideră utile, dar nici rezultatele verificărilor pe care le-au efectuat, nici modificările aduse datelor esențiale nu sunt documentate în mod corespunzător.
- Curtea nu a putut identifica dovezi care să ateste că autoritățile naționale au reconciliat datele privind toate înmatriculările de autovehicule cu cele privind autoturismele nou înmatriculate. O astfel de reconciliere ar putea contribui la evitarea omisiunilor în momentul raportării datelor – de exemplu, Țările de Jos nu raportaseră inițial aproximativ 38 000 de vehicule.
- Analiza Curții cu privire la datele din 2020, precum și verificările efectuate de AEM arată că, la nivelul datelor inițiale transmise după efectuarea verificărilor de către autoritățile statelor membre, s-au remarcat valori incorecte sau valori lipsă. De exemplu, s-au constatat valori lipsă legate de parametri critici în cazul a 1 % dintre autoturismele noi raportate de Germania, a 14 % dintre cele raportate de Italia și a 27 % dintre cele raportate de Țările de Jos.

### **Datele provizorii sunt publicate în timp util, dar procesul de colectare și de verificare a acestora este greoi**

**36** Curtea a constatat că multe țări au raportat cu întârziere datele lor inițiale către AEM. 13 din 27 de țări au raportat datele pentru 2020 doar după 28 februarie 2021 (a se vedea *figura 9*), cu o întârziere medie de aproape o lună. După ce primește datele, AEM le verifică pentru a putea publica la timp datele provizorii, și anume înainte de sfârșitul lunii iunie a anului următor.

**Figura 9 – Momentul transmiterii inițiale de către statele membre a datelor pentru 2020 (UE-27)**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de AEM.

**37** Curtea a constatat că AEM dispune de proceduri scrise clare și cuprinzătoare pentru efectuarea acestor verificări și poate confirma că agenția a identificat în mod corect discrepanțele de la nivelul datelor. AEM a clarificat toate constatările rezultate în urma verificărilor sale cu autoritățile raportoare, acestea din urmă retransmițând datele corectate. Țările au transmis date pentru 2020 de trei ori, în medie, ceea ce încetinește procesul – transmiterea finală a datelor s-a realizat la un interval mediu de două luni și jumătate de la transmiterea inițială. În pofida acestui proces greoi, Comisia a reușit în fiecare an să publice la timp datele provizorii pentru perioada 2010-2020.

**38** Curtea a constatat că procesul de verificare de către AEM a datelor transmise de statele membre a fost eficace în detectarea valorilor lipsă sau a incoerenței datelor cu informațiile din certificatul de omologare de tip, cu o singură excepție. Mai exact, au existat omisiuni legate de numărul de autoturisme nou înmatriculate raportat de Austria, Țările de Jos și Spania. Aceste omisiuni au fost detectate de producători și apoi corectate de statele membre în cauză pentru a fi incluse în datele finale ce urmau a fi publicate.

**39** Ca parte a verificării calității datelor, Curtea a examinat dacă AEM dispune de sisteme informatice pentru a colecta și a verifica în timp util și în mod consecvent și fiabil datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor. Curtea a examinat mediul de control informatic general al AEM și instrumentele pe care le utilizează agenția pentru colectarea și prelucrarea datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor. Per ansamblu, s-a constatat că există controale eficace.

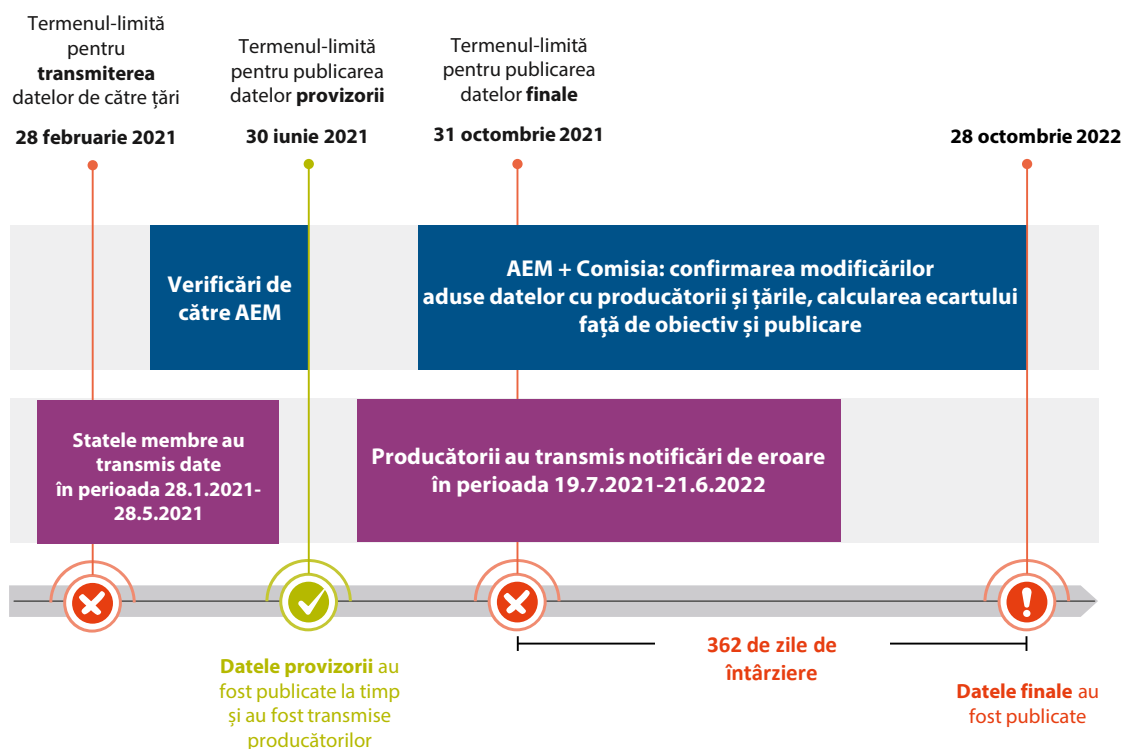
**40** AEM a elaborat un nou instrument pentru colectarea și verificarea datelor pe care le primește de la autoritățile raportoare („Reportnet3”), care a fost utilizat pentru prima dată în ianuarie 2022. La momentul respectiv însă, instrumentul nu putea face față volumului mare de date, în principal din cauză că fie nu se efectuaseră teste de stres în timpul dezvoltării instrumentului, fie acestea nu fuseseră suficient de bine concepute. Prin urmare, majoritatea verificărilor automatizate cu ajutorul Reportnet3 au trebuit să fie dezactivate. În prezent, AEM ia măsuri corective.

## Verificarea și validarea datelor provizorii cu producătorii îmbunătățește calitatea datelor, dar întârzie publicarea datelor finale

**41** După ce AEM a verificat și a validat datele cu țările raportoare, Comisia transmite datele provizorii producătorilor, care, în termen de trei luni, pot informa AEM cu privire la orice erori identificate. Pentru anul de raportare 2020, Comisia a transmis date provizorii unui număr de 93 de producători, dintre care 63 au transmis notificări de eroare. 16 dintre notificările respective au fost depuse cu o întârziere medie de 18 zile, iar 3 notificări cu o întârziere de peste o lună de la expirarea termenului.

**42** AEM verifică ulterior erorile notificate de producători, consultându-i pe aceștia din urmă cu privire la modificările propuse și confirmând modificările cu autoritățile raportoare din statele membre. Pentru datele din 2020, în acest sens s-au realizat 1 050 de schimburi de date numai cu producătorii. *Figura 10* arată că validarea datelor cu producătorii este cea mai lungă etapă. Termenul stabilit în legislație pentru publicarea datelor finale nu oferă AEM timp pentru a verifica dacă există erori sau pentru a corecta datele notificate de producători. Acest proces este însă necesar, deoarece, potrivit constatărilor Curții, astfel de verificări au crescut calitatea datelor, iar mici diferențe între datele provizorii și cele finale pot avea un impact semnificativ asupra valorii absolute a primei pentru emisiile suplimentare care trebuie plătită de producători. În ceea ce privește datele pentru 2020, verificarea și validarea lor a condus, în cazul unui producător, la o modificare cu 58 de milioane de euro (23 %) a valorii primei impuse pentru emisiile suplimentare.

**Figura 10 – Prezentare generală a etapelor prelucrării datelor aferente anului 2020**

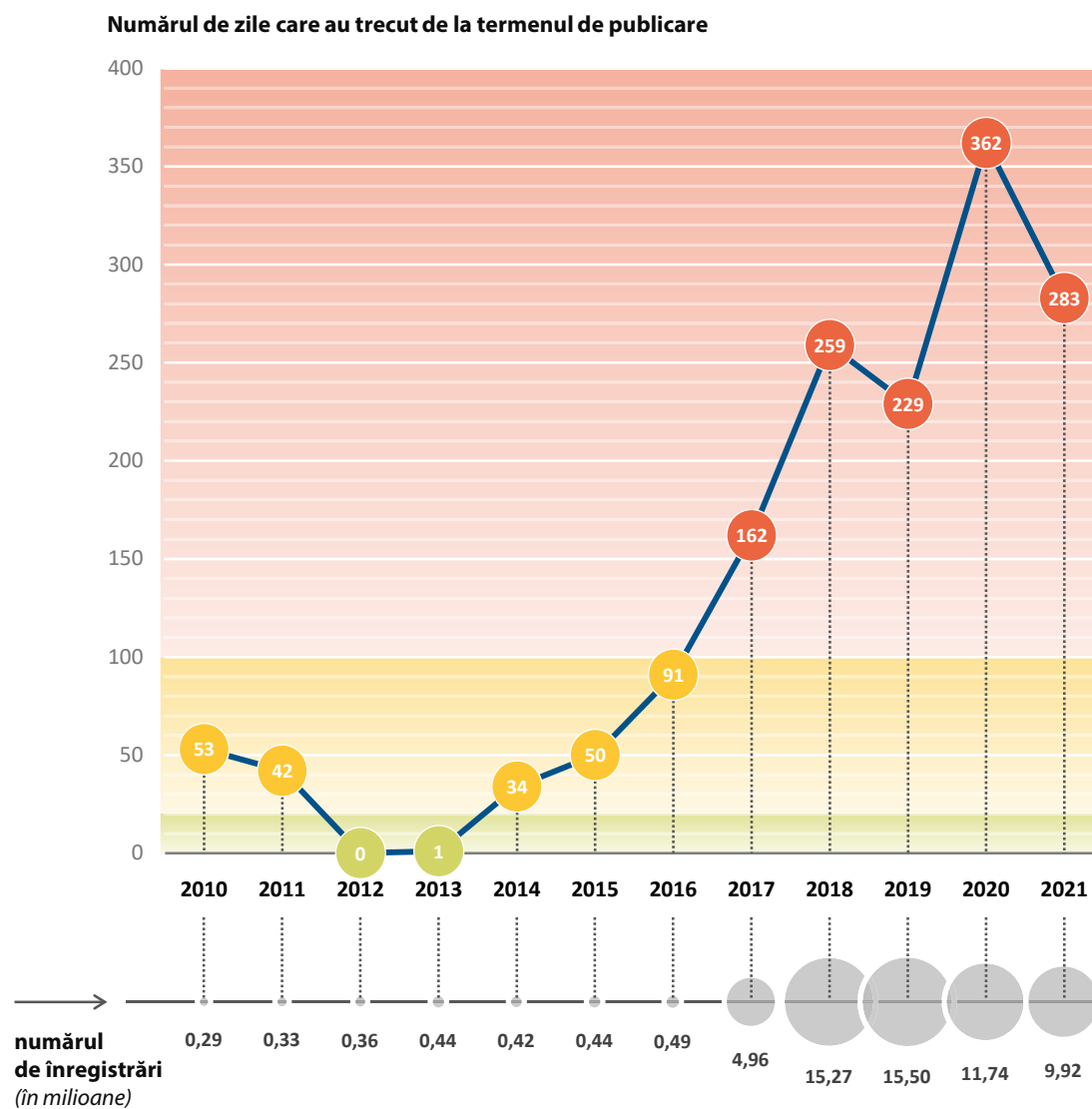


Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor comunicate de AEM.

**43** Patru motive principale stau la baza întârzierilor din ce în ce mai mari în publicarea datelor finale (*figura 11*):

- o creșterea numărului de înregistrări transmise de țări;
- o calitatea insuficientă a datelor transmise (a se vedea punctul 35);
- o (re)transmiterea cu întârziere a datelor de către țări (a se vedea punctele 36-37) și
- o creșterea duratei necesare pentru validarea datelor cu producătorii.

**Figura 11 – Întârzieri în publicarea datelor finale**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza informațiilor din [deciziile de monitorizare](#) ale Comisiei.

**44** Pentru a aborda problema generală a întârzierilor, AEM și Comisia au luat măsuri precum menținerea unui contact regulat cu statele membre care raportează cu întârziere, simplificarea cerințelor de raportare, creșterea numărului de membri ai personalului în perioadele de raportare de vârf și concentrarea pe verificarea parametrilor de conformitate. În plus, AEM intenționează să realizeze prin noua platformă de raportare Reportnet3 (a se vedea punctul **40**) toate controalele de calitate a datelor transmise de statele membre și toate verificările notificărilor de erori transmise de producători. Aceste verificări automate ale coerenței, exactității și exhaustivității datelor ar trebui să amelioreze calitatea datelor și să reducă numărul de schimburi cu AEM, în funcție de măsura în care autoritățile raportoare și producătorii din fiecare țară utilizează platforma. Măsurile adoptate nu soluționează însă problema transmiterii cu întârziere de către producători a notificărilor de erori (a se vedea punctul **41**).

### **Comisia a calculat corect diferitele elemente ale standardelor de performanță privind CO<sub>2</sub>**

**45** Utilizând datele finale compilate de AEM, Comisia calculează, atât la nivel de producător, cât și la nivelul UE, media emisiilor, obiectivele și primele pentru emisiile suplimentare. Curtea a reefectuat aceste calcule, utilizând datele finale pentru 2020 publicate pe site-ul AEM, și a urmat orientările relevante ale Comisiei.

**46** Curtea a concluzionat că rezultatele calculelor sale corespundea rezultatelor Comisiei, cu diferențe foarte mici. Consiliul Internațional pentru Transport Ecologic (*International Council on Clean Transportation – ICCT*) a efectuat propriile calcule, confirmând rezultatele Comisiei.



## Prin impunerea unor obiective ambițioase și prin acordarea a diferite stimulente, vehiculele electrice au devenit principalul factor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, dar există în continuare provocări

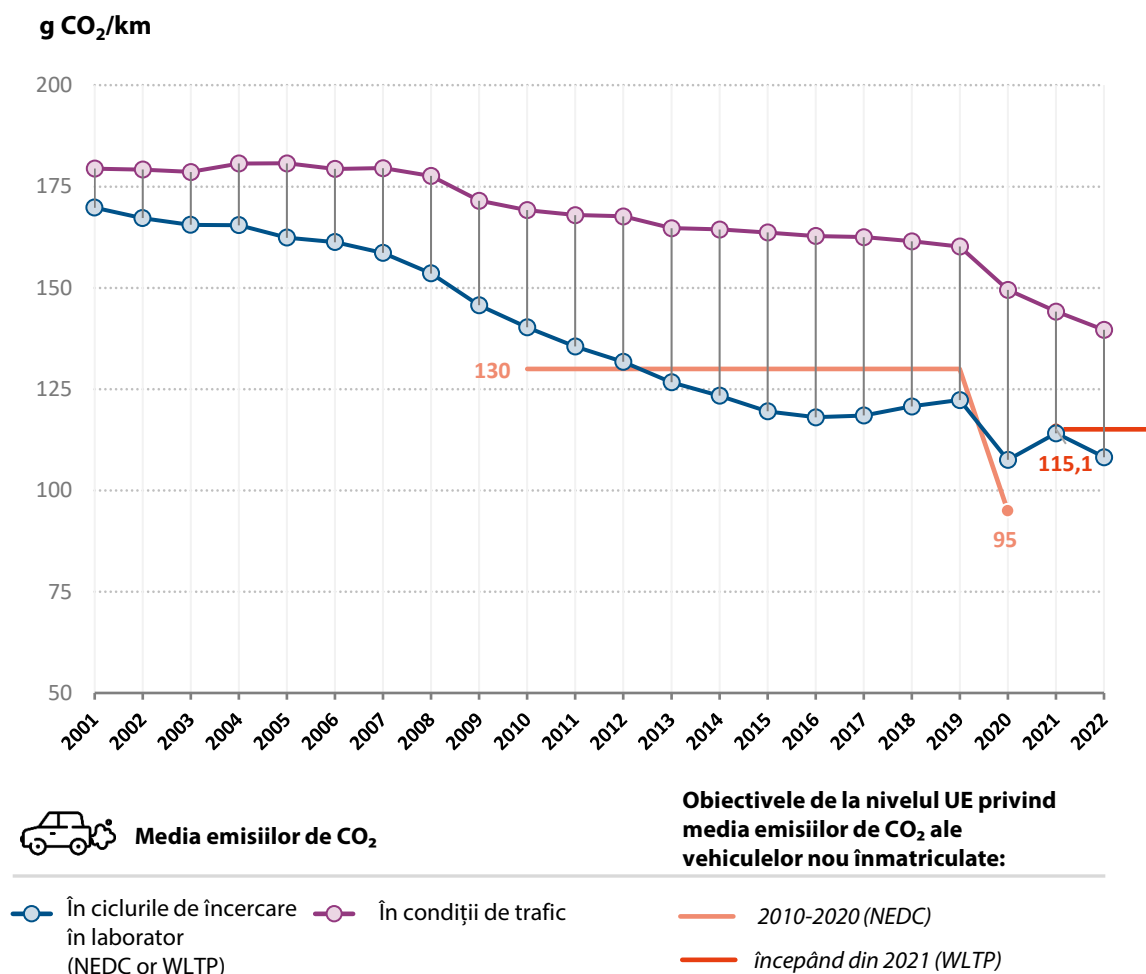
**47** Curtea a examinat dacă Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor nou înmatriculate, în conformitate cu ambițiile climatice ale UE. Curtea se aștepta ca:

- o emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor nou înmatriculate, măsurate atât în condiții de laborator, cât și în condiții de trafic, să fi scăzut;
- o toate tipurile de motoare ale vehiculelor să genereze o cantitate redusă de emisii de CO<sub>2</sub>;
- o modalitățile să îndeplinească scopul pentru care au fost incluse în Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme;
- o obiectivele de reducere a emisiilor stabilite în temeiul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme să fie aliniată la obiectivele climatice ale UE.

**Înainte de 2020, s-a înregistrat o scădere a emisiilor numai atunci când acestea erau măsurate în condiții de laborator, nu și în trafic**

**48** *Figura 12* prezintă tendința emisiilor vehiculelor nou înmatriculate începând din 2001 în ceea ce privește media la nivelul UE a emisiilor de CO<sub>2</sub> măsurate în condiții de trafic în comparație cu cele măsurate în laborator. Pentru ca Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme să își atingă impactul scontat, este esențial ca decalajul dintre emisiile generate în condiții de laborator și cele generate în condiții reale de conducere să nu crească.

Figura 12 – Media emisiilor în condiții de trafic și în laborator



Sursa: până în 2020, pentru vehiculele cu motoare cu ardere internă, valorile decalajului dintre emisiile generate în condiții de laborator și cele generate în condiții reale de conducere au fost disponibile prin amabilitatea Consiliului Internațional pentru Transport Ecologic. Pentru vehiculele hibride reîncărcabile, Curtea a utilizat valorile decalajului care au fost determinate pe baza datelor din 2021 provenite de la contoarele de consum de combustibil instalate la bordul vehiculelor. Pentru perioada 2021-2022, Curtea a utilizat aceste date pentru toate tipurile de vehicule.

**49** Figura arată că, înainte de 2020, în pofida existenței Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme și deși, după primii trei ani, toate obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE au fost îndeplinite, s-a înregistrat doar o scădere neglijabilă (mai mică de 7 %) a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere de autoturismele nou înmatriculate. În același timp, emisiile de CO<sub>2</sub> generate în laborator au scăzut cu 16 %, de la 145,7 g/km în 2009 la 122,3 g/km în 2019. Prin urmare, decalajul tot mai mare dintre emisiile măsurate în laborator și cele generate în condiții reale de conducere anulează în mare măsură beneficiul preconizat al regulamentului. Potrivit Consiliului Internațional pentru Transport Ecologic (ICCT), decalajul mediu a crescut de la 17 % în 2009 la aproximativ 38 % în 2018<sup>13</sup>. Principalul motiv al acestui decalaj accentuat în materie de emisii a fost faptul că producătorii s-au concentrat pe reducerea mai degrabă a emisiilor generate în laborator decât a celor generate în condiții de trafic, prin exploatarea lacunelor existente la nivelul cerințelor de testare<sup>14</sup>.

**50** Comisia era conștientă de necesitatea de a schimba „noul ciclu de conducere european” (NEDC) – o procedură de încercare în laborator instituită în anii 1970 – pentru a ține seama mai bine de condițiile reale de conducere contemporane. Prin urmare, în 2007, Comisia și Japonia au sponsorizat un grup de lucru tehnic al Organizației Națiunilor Unite pentru a dezvolta o nouă încercare în laborator. Scandalul „Dieselgate” a accelerat aprobarea unui nou ciclu de încercare în laborator: [procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial](#), care a devenit obligatorie pentru omologarea de tip a vehiculelor noi începând din septembrie 2017. În scopul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, valorile WLTP pentru emisiile de CO<sub>2</sub> au fost utilizate pentru prima dată în 2021. Studiile disponibile estimează că WLTP a redus aproape la jumătate decalajul dintre emisiile generate în condiții de laborator și cele generate în condiții reale de conducere<sup>15</sup>. [Anexa III](#) ilustrează principalele diferențe dintre cele două cicluri de încercare în laborator.

---

<sup>13</sup> ICCT, *On the way to „real-world” CO<sub>2</sub> values*, mai 2022. Datele subiacente au fost furnizate cu amabilitate Curții de către ICCT.

<sup>14</sup> Comisia (JRC), *The difference between reported and real-world CO<sub>2</sub> emissions: How much improvement can be expected by WLTP introduction?*, 2017.

<sup>15</sup> Comisia (JRC), *How much difference in type-approval CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?*, 2018.

**51** Comisia a decis, de asemenea, să colecteze informații cu privire la consumul de combustibil al vehiculelor în condiții reale de conducere și a introdus cerința ca producătorii să instaleze un contor de consum de combustibil la bordul fiecărui nou vehicul înmatriculat începând din 2021<sup>16</sup>. Prin conversia în emisii de CO<sub>2</sub> a informațiilor obținute de la contorul de consum de combustibil și prin compararea ulterioară a acestor cifre cu valorile emisiilor generate în condiții de laborator, este posibil să se calculeze amplitudinea decalajului și să se detecteze eventuale modificări. Producătorii vehiculelor trebuie să colecteze aceste date, fie de la distanță, fie în timpul reviziilor regulate ale vehiculului, care se realizează la fiecare 15 000-30 000 de kilometri parcurși. Analiza preliminară a Comisiei cu privire la datele referitoare la consumul în condiții reale de conducere pentru vehiculele noi înmatriculate în 2021 arată un decalaj mai redus în cazul autoturismelor cu motoare diesel (18,1 %) decât în cazul celor cu motoare pe benzină (23,7 %). Pentru vehiculele hibride reîncărcabile, media decalajului era de aproximativ 250 %.

**52** Potrivit Comisiei, în 2023, producătorii au transmis date privind emisiile generate în condiții reale de conducere pentru aproximativ patru milioane de vehicule înmatriculate în 2021 și în 2022. Începând din mai 2023, autoritățile statelor membre au început să colecteze aceleași informații în timpul inspecțiilor tehnice periodice. Articolul 12 din Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme<sup>17</sup> prevede că, până la sfârșitul anului 2026, Comisia trebuie să utilizeze datele privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere pentru a elabora o metodologie de ajustare a mediei emisiilor de CO<sub>2</sub> măsurate în laborator ale producătorilor începând cu 2030. În practică, o astfel de analiză ar trebui să fie fezabilă, deoarece, până în 2026, Comisia ar trebui să dispună de date privind emisiile generate în condiții reale de conducere furnizate de autoritățile statelor membre pentru majoritatea vehiculelor înmatriculate în 2021 și de informații similare de la producători pentru autoturismele înmatriculate în perioada 2021-2023.

---

<sup>16</sup> Articolul 1 din [Regulamentul \(UE\) 2018/1832](#).

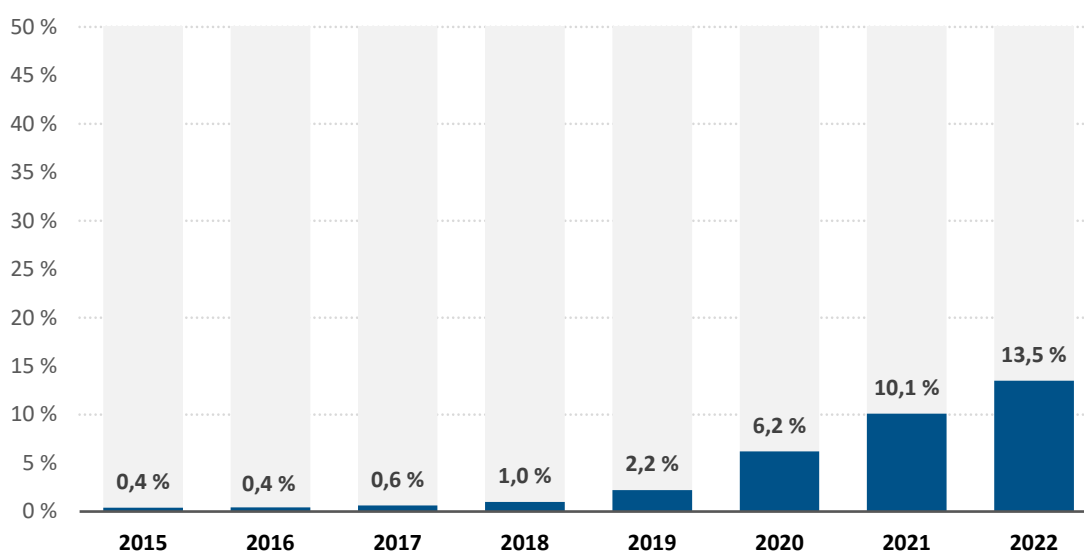
<sup>17</sup> [Regulamentul \(UE\) 2019/631](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 (modificat).

## Autoturismele electrice reprezintă motivul pentru care scade media emisiilor de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de trafic

**53** Astfel cum se arată în *figura 12*, deși obiectivul pentru 2020 privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE nu a fost îndeplinit, de la momentul respectiv, media emisiilor de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere de autoturismele nou înmatriculate a început în fine să scadă constant. Acest lucru s-a datorat unei creșteri semnificative a utilizării vehiculelor electrice (*figura 13*), care, în conformitate cu Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, sunt considerate a avea emisii zero. Principalele motive care stau la baza creșterii gradului de utilizare a vehiculelor electrice pot fi rezumate după cum urmează:

- o pe lângă faptul că a stabilit obiective mai stricte, Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme a stimulat puternic producătorii să producă vehicule cu emisii scăzute (electrice sau hibride reîncărcabile) prin punerea la dispoziție a unor credite suplimentare pentru perioada 2020-2022 și
- o pentru a încuraja cererea de vehicule cu emisii scăzute, cumpărătorilor li s-au oferit diverse stimulente, de exemplu, subvenții pentru achiziții, taxe rutiere zero sau parcări gratuite în centrele orașelor.

**Figura 13 – Ponderea vehiculelor electrice din totalul înmatriculărilor de autoturisme noi (2015-2022)**



*Notă:* UE-27 plus Islanda, Norvegia și Regatul Unit (inclus până în 2020).

*Sursa:* Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de AEM privind autoturismele nou înmatriculate.

**54** Vehiculele electrice nu produc emisii de CO<sub>2</sub> în condiții de trafic, însă, în cazul vehiculelor hibride reîncărcabile, cantitatea de emisii generate depinde de modul în care fiecare conducător auto utilizează cele două grupuri motopropulsoare ale vehiculului: cel electric sau cel cu ardere internă (diesel sau benzină). Cu cât este mai utilizat grupul motopropulsor electric, cu atât mai mari sunt avantajele climatice, emisiile fiind mai scăzute. Pentru a stabili în laborator valorile emisiilor generate de vehicule hibride reîncărcabile, experții au trebuit să determine ponderea în care sunt utilizate fiecare dintre cele două motoare, și anume cel electric și cel cu ardere internă. S-a pornit de la ipoteza că șoferii vor utiliza motorul electric într-o mai mare măsură decât pe cel cu ardere internă, ceea ce înseamnă că majoritatea vehiculelor hibride reîncărcabile au fost clasificate drept vehicule cu emisii scăzute (sub 50 CO<sub>2</sub> g/km) în sensul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme.

**55** Cu toate acestea, mai multe studii au evidențiat că, în medie, emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele hibride reîncărcabile sunt de trei până la cinci ori mai mari decât cele măsurate în laborator<sup>18</sup>. Analiza preliminară a Comisiei privind datele pentru 2021 obținute de la contoarele de monitorizare a consumului de combustibil instalate la bord pentru un număr de aproximativ 122 000 de autoturisme hibride reîncărcabile indică faptul că, în medie, emisiile de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere (139,4 g/km) erau de 3,5 ori mai mari decât cele măsurate în condiții de laborator (39,6 g/km). Aceleași date arată, de asemenea, că, în medie, vehiculele hibride reîncărcabile produc mai puține emisii de CO<sub>2</sub> decât autoturismele cu motoare cu ardere internă (180,3 g/km). Decalajul enorm dintre emisiile în condiții reale de conducere și emisiile măsurate în laborator ale vehiculelor hibride reîncărcabile se poate explica prin utilizarea mai frecvent decât se preconizase a motorului cu ardere, în special în cazul vehiculelor hibride reîncărcabile deținute de întreprinderi<sup>19</sup>. Într-o astfel de situație, întreprinderile plătesc de obicei pentru combustibil, neexistând, deci, niciun stimulente financiar care să determine angajații să reîncarce bateriile.

---

<sup>18</sup> ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022.

<sup>19</sup> ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022.

**56** Ca reacție la aceste emisii considerabil mai mari generate de vehiculele hibride reîncărcabile în condiții reale de conducere, unele state membre au început să reducă numărul de stimulente pentru astfel de vehicule. În încercarea de a reflecta mai bine realitatea, Comisia a decis, de asemenea, să modifice metoda de stabilire a valorilor emisiilor de CO<sub>2</sub> în laborator pentru vehiculele hibride reîncărcabile, prin ajustarea proporțiilor în care sunt utilizate motorul electric și cel cu ardere<sup>20</sup>. Această ajustare se va aplica însă abia din 2025. Prin urmare, până atunci, vehiculele hibride reîncărcabile pot fi în continuare o opțiune atractivă pentru producători, deoarece ele vor continua să fie tratate ca vehicule cu emisii scăzute.

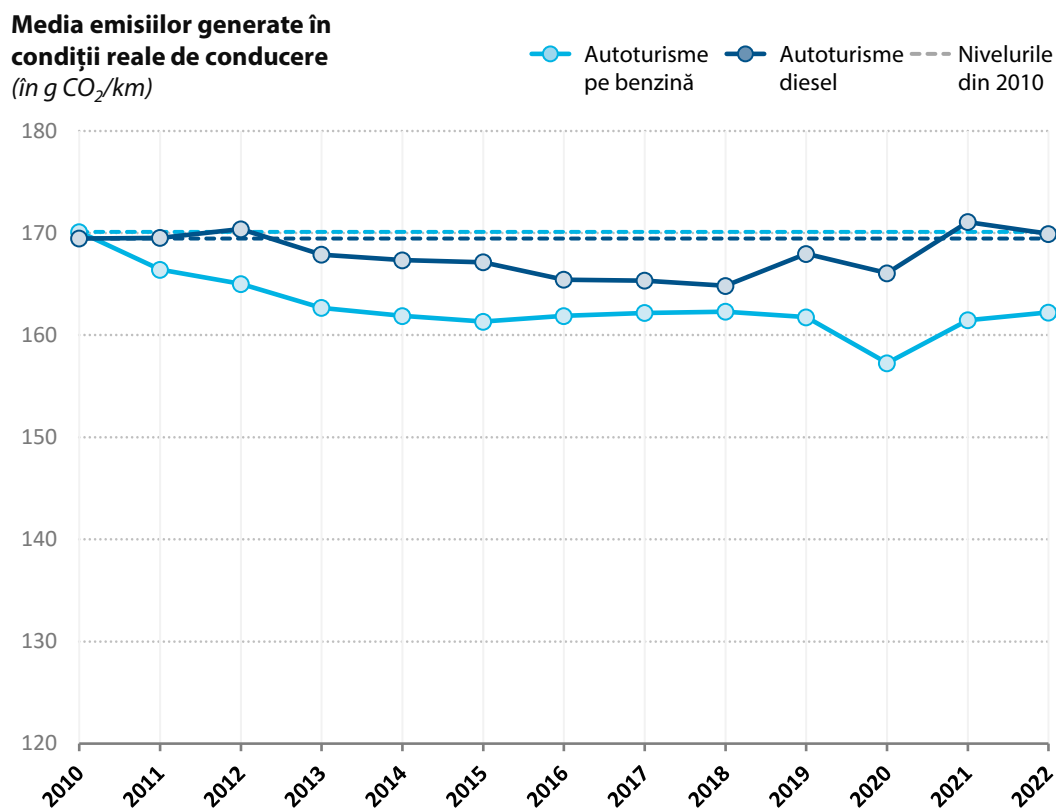
**57** Datele privind vehiculele cu motor cu ardere internă arată că media emisiilor în condiții reale de conducere nu a scăzut pentru acest tip de vehicule. În cazul autoturismelor diesel, emisiile au rămas constante în cursul perioadei, în timp ce, pentru autoturismele pe benzină, s-a înregistrat o scădere neglijabilă de 4,6 % (*figura 14*). Deși îmbunătățirea continuă a tehnologiei motoarelor și introducerea grupurilor motopropulsoare hibride au crescut eficiența motoarelor, creșterea masei vehiculelor și motoarele mai puternice neutralizează progresele tehnologice înregistrate<sup>21</sup>. Conform calculelor Curții, în perioada 2011-2022, masa medie a autoturismelor a crescut cu aproximativ 10 %. În aceeași perioadă, puterea motoarelor a crescut cu 25 %. În pofida introducerii Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor cu motoare cu ardere internă, care reprezintă în continuare majoritatea înmatriculărilor de vehicule noi (aproximativ 74 % în 2022), nu au scăzut.

---

<sup>20</sup> Revizuirea calculului factorului de utilitate descris în anexa XIV la [Regulamentul \(UE\) 2023/443](#).

<sup>21</sup> AIE, *Cars and Vans – Tracking Report*, septembrie 2022.

**Figura 14 – Media emisiilor provenite de la autoturismele cu motoare cu ardere internă (2010-2022)**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza mediei emisiilor de CO<sub>2</sub> măsurate în laborator pentru autoturismele nou înmatriculate, ajustată, pentru perioada 2010-2020, cu coeficienți care țin seama de decalajul față de emisiile generate în condiții reale de conducere furnizați de ICCT. Pentru perioada 2021-2022, pentru calcularea decalajului, au fost utilizate datele privind consumul în condiții reale de conducere provenite de la contoarele de consum de combustibil de la bordul vehiculelor.

### Modalitățile prevăzute în regulament au ajutat producătorii să îndeplinească obiectivele, dar au avut un impact negativ asupra emisiilor de CO<sub>2</sub>

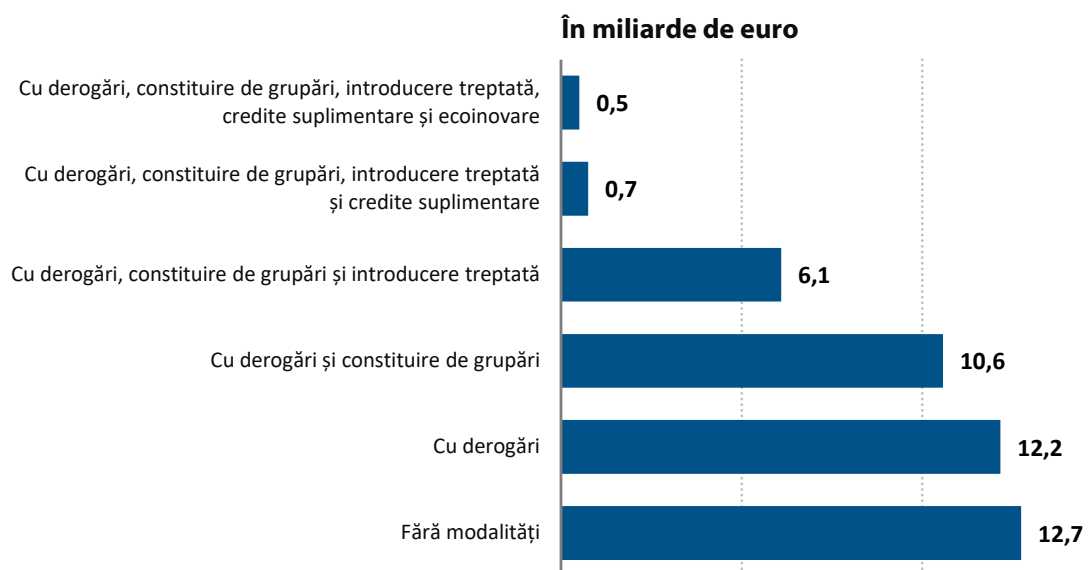
**58** Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme conține mai multe modalități (a se vedea [figura 6](#)) prevăzute pentru a ajuta producătorii să își îndeplinească obiectivele privind emisiile specifice, reducând astfel prima pentru emisiile suplimentare care trebuie plătită.



**59** Pentru perioada 2013-2019, doar câțiva producători (în cea mai mare parte cei de automobile sport de lux) nu au reușit să își atingă obiectivele (doi în 2013, unul în 2014, doi în 2015, trei în 2017, unul în 2018 și patru în 2019) și, în total, au trebuit să plătească prime pentru emisiile suplimentare în valoare de aproximativ 20 de milioane de euro. Pentru 2020, șase producători individuali și două grupări de producători nu și-au atins obiectivele privind emisiile specifice și au trebuit să plătească aproape 0,5 miliarde de euro sub formă de prime pentru emisiile suplimentare. În 2021, doar patru producători individuali, toți având mai puțin de 2 000 de înmatriculări, și-au depășit nivelul de emisii stabilit drept obiectiv, valoarea totală a primelor lor pentru emisiile suplimentare ridicându-se la 7,4 milioane de euro.

**60** Potrivit estimărilor Curții, datorită modalităților prevăzute de regulament, este posibil ca producătorii să fi putut evita în 2020 plata a până la 13 miliarde de euro sub formă de prime pentru emisiile suplimentare. *Figura 15* de mai jos prezintă sumele primelor pentru emisiile suplimentare care au fost evitate ca urmare a aplicării modalităților în 2020. Cele mai mari economii au fost realizate datorită creditelor suplimentare, care stimulează introducerea vehiculelor cu emisii scăzute. Următoarele cele mai mari economii s-au făcut datorită introducerii treptate (disponibile numai în 2020), prin care 5 % din vehiculele care generau cele mai mari emisii au fost eliminate din calculul valorii medii a emisiilor.

**Figura 15 – Sumele primelor pentru emisiile suplimentare evitate datorită modalităților**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor finale pentru 2020 rezultate din monitorizare.

**61** Dintre toate modalitățile, numai ecoinovarea are potențialul de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub>. În pofida unei creșteri impresionante a numărului de autoturisme echipate cu ecoinovații (de la doar 5 vehicule în 2013 la peste 6 milioane în 2020), acestea au redus, în medie, emisiile cu doar 1 g CO<sub>2</sub>/km în 2020, ceea ce reprezintă mai puțin de 1 % din media emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor din anul respectiv. Deși creditele suplimentare au contribuit la introducerea autoturismelor cu emisii scăzute (a se vedea punctul 53), ele nu reduc cu adevărat emisiile de CO<sub>2</sub>, putând fi utilizate de producători doar pentru a-și reduce media emisiilor. Aceste credite sunt plafonate la 7,5 g CO<sub>2</sub>/km pentru întreaga perioadă 2020-2022. Majoritatea producătorilor au epuizat deja aceste credite în 2020. Gruparea, derogările și introducerea treptată nu sunt menite să reducă emisiile de CO<sub>2</sub>.

**62** *Figura 16* arată că pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” adoptat în 2023 ar trebui să reducă în mod semnificativ efectele negative ale modalităților asupra emisiilor de CO<sub>2</sub>.

**Figura 16 – Modificări ale modalităților prevăzute de regulament începând cu 2020**

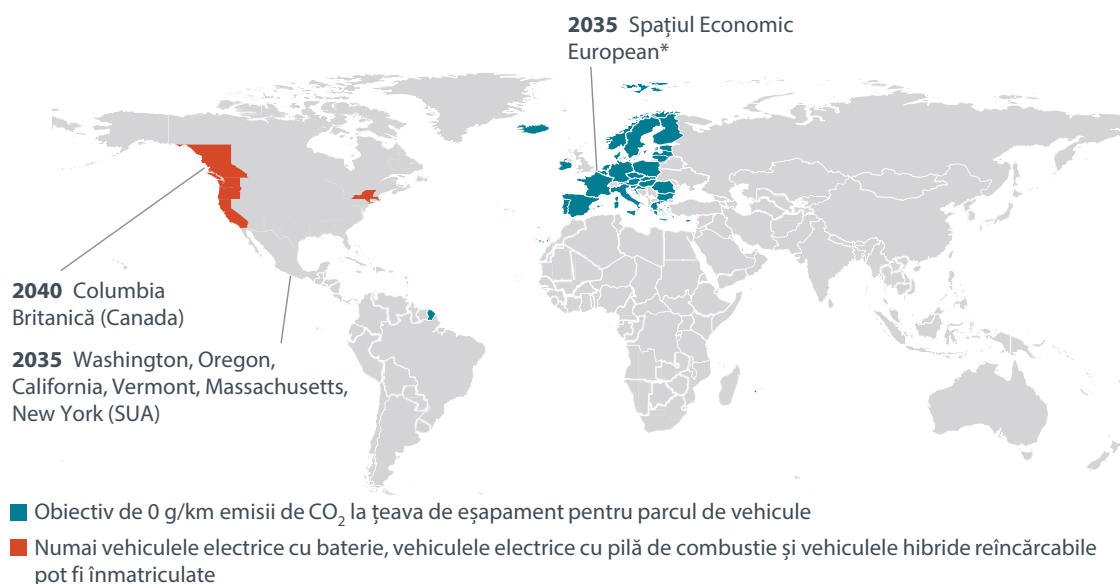
| 2020-2024   | Începând cu 2025  |
|---|---|
| <p><b>Introducerea treptată</b></p> <p>Pentru anul de raportare 2020, 5 % din autoturismele cu cele mai mari emisii de CO<sub>2</sub> ale fiecărui producător au fost excluse din calculul mediei emisiilor.</p>  | <p><b>Nu mai este disponibilă (din 2021)</b></p>  |
| <p><b>Credite suplimentare</b></p> <p>Vehiculele care generau o cantitate de emisii mai mică de 50 g CO<sub>2</sub>/km erau considerate ca fiind echivalente cu mai mult de o unitate în perioada 2020-2022, pentru a stimula introducerea vehiculelor cu emisii scăzute.</p> | <p><b>Nu mai sunt disponibile, dar, în schimb, obiectivul anual al producătorului poate crește (cu maximum 5 %) dacă mai mult de 25 % din autoturismele înmatriculate ale acestuia sunt vehicule cu emisii scăzute.</b></p> |
| <p><b>Derogări și scutiri</b></p> <p>Obiectivele sunt mai puțin stricte pentru producătorii cu cel mult 300 000 de vehicule înmatriculate anual.</p>  | <p><b>Se restrânge sfera de aplicare a derogărilor</b></p> <p>10 000–300 000 de vehicule (până în 2028)</p> <p>1 000-10 000 de vehicule (până în 2035)</p> <p>Sub 1 000 de vehicule (exceptate în continuare)</p>           |
| <p><b>Ecoinovare</b></p> <p>Acestea sunt credite care pot fi utilizate pentru tehnologii inovatoare aprobate care reduc emisiile independent de ciclul de încercare în laborator (plafonate la 7 g CO<sub>2</sub>/km).</p>  | <p><b>Rămâne neschimbată</b></p> <p>Se va reduce plafonul la 6 g/km pe an pentru perioada 2025-2029 și la 4 g/km pe an pentru perioada 2030-2034.</p>   |
| <p><b>Gruparea</b></p> <p>Producătorii pot colabora pentru a-și atinge obiectivele: cei care poluează mai mult pot ajunge la un acord cu cei care poluează mai puțin.</p>   | <p><b>Rămâne neschimbată</b></p>  |

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [Regulamentului \(UE\) 2019/631](#) și a [Regulamentului \(UE\) 2023/851](#).

## Provocări în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor climatice ale UE

**63** Curtea se aștepta ca punerea în aplicare a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme să conducă la reduceri ale emisiilor în conformitate cu ambițiile climatice ale UE. În cursul negocierilor legislative din 2019, două state membre și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că obiectivele privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE stabilite pentru autoturismele noi în Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme nu corespund angajamentelor climatice ale UE<sup>22</sup>. În 2023, pachetul „Pregătiți pentru 55” a introdus **obiective mai ambițioase**<sup>23</sup> începând din 2030. Propunându-și să ajungă la emisii zero începând din 2035, UE este regiunea cu cel mai ambițios obiectiv de la nivel mondial privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme (a se vedea *figura 17*).

### Figura 17 – Regiunile din lume cu obiective obligatorii de atingere a unor niveluri ale emisiilor de CO<sub>2</sub> de la autoturismele noi egale cu zero sau apropiate de zero



Sursa: ICCT, *CO<sub>2</sub> emission standards for new passenger cars and vans in the European Union*, mai 2023.

<sup>22</sup> A se vedea [Declarația comună a Luxemburgului și a Belgiei](#).

<sup>23</sup> [Regulamentul \(UE\) 2023/851](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023.

**64** Autoritățile responsabile pentru climă și mediu din Germania și din Țările de Jos și-au exprimat îngrijorarea, subliniind că punerea în aplicare a Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme nu ar putea conduce la reduceri semnificative ale emisiilor de CO<sub>2</sub> din sectorul transporturilor până în 2030. Prin urmare, aceste state membre se pot confrunta cu provocări în ceea ce privește îndeplinirea noilor lor obiective climatice pentru 2030 în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor – a se vedea **caseta 1**. Studiul din 2021 al ICCT<sup>24</sup> a subliniat, de asemenea, necesitatea unei mai bune alinieri între obiectivele Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme și angajamentele climatice ale UE.

### Caseta 1

#### **Obiectivele UE în temeiul Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme sunt considerate insuficiente pentru a contribui la atingerea obiectivelor naționale stabilite pentru 2030 în sectorul transporturilor**

Raportul din 2021 al agenției germane de mediu a estimat că Germania va depăși nivelul de emisii stabilit drept obiectiv pentru 2030 prevăzut pentru sectorul transporturilor de Regulamentul privind partajarea eforturilor (stabilit la 85 de milioane de tone de CO<sub>2</sub>) cu 41 de milioane de tone de CO<sub>2</sub>, și anume cu 50 %. Potrivit agenției, stabilirea la -30 %, în loc de -15 %, a obiectivului UE pentru perioada 2025-2029 de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> în temeiul Regulamentului UE privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme ar ajuta Germania să îndeplinească obiectivul național de reducere a acestor emisii din sectorul transporturilor.

În opinia autorităților neerlandeze, pentru a atinge neutralitatea climatică până în 2050, comercializarea autoturismelor cu motoare cu ardere internă ar trebui să înceteze începând cu 2030, și nu cu 2035. În funcție de scenariu, Țările de Jos ar putea să își reducă emisiile de CO<sub>2</sub> din sectorul transporturilor cu 25-46 % în perioada 2019-2030, ceea ce tot nu ar fi suficient pentru a atinge obiectivul de reducere de 55 %.

---

<sup>24</sup> ICCT, *Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO<sub>2</sub> targets for new cars and vans*, 2021, p. 23.

**65** Numeroase studii au identificat automobilele electrice ca fiind cea mai bună tehnologie disponibilă în prezent pentru reducerea cantității totale a emisiilor generate de autoturisme<sup>25</sup>. În 2021, se aflau în circulație aproximativ 1,9 milioane de autoturisme electrice, adică aproximativ 0,76 % din întregul parc auto al UE<sup>26</sup>. Astfel cum s-a explicat la punctul **53**, creditele suplimentare au reprezentat una dintre modalitățile prevăzute de Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme pentru perioada 2020-2022, cu scopul de a stimula fabricarea de vehicule cu emisii scăzute, inclusiv de autoturisme electrice. Pentru perioada 2025-2029, regulamentul oferă un alt stimulente: creșterea obiectivului anual privind emisiile impus producătorului cu cel mult 5 % dacă peste 25 % din autoturismele pe care acesta le înmatriculează într-un anumit an sunt vehicule cu emisii scăzute. Întrucât ponderea vehiculelor cu emisii scăzute a ajuns deja la 23 % în 2022, este discutabil dacă o astfel de dispoziție va juca un rol semnificativ în creșterea într-o mai mare măsură a gradului de adoptare a vehiculelor electrice.

**66** Interviuurile Curții cu părțile interesate și analizele a diferite studii au evidențiat alte provocări importante legate de creșterea gradului de adoptare a vehiculelor electrice, în primul rând, disponibilitatea bateriilor. Curtea a subliniat în raportul său din 2023<sup>27</sup> că accesul la materiile prime rămâne o provocare strategică majoră pentru lanțul valoric al bateriilor din UE.

---

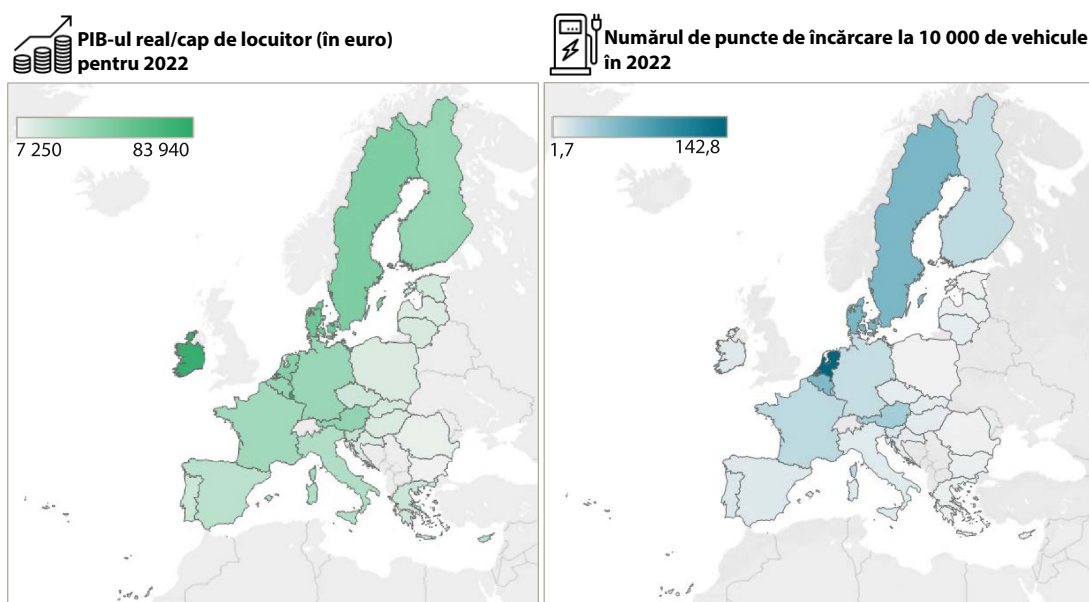
<sup>25</sup> ICCT, *A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars*, iulie 2021.

<sup>26</sup> Eurostat, *Passenger cars in the EU*, martie 2023.

<sup>27</sup> Raportul special nr. 15/2023 al Curții de Conturi Europene: „Politica industrială a UE privind bateriile – Este nevoie de un nou impuls strategic”.

**67** Un alt obstacol este lipsa unei infrastructuri de încărcare adecvate, astfel cum s-a subliniat în raportul Curții din 2021<sup>28</sup>. **Figura 18** arată că statele membre cu un produs intern brut (PIB) mai scăzut pe cap de locuitor întâmpină dificultăți în ceea ce privește extinderea infrastructurii lor de încărcare a vehiculelor electrice. Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA) a subliniat, de asemenea, că o capacitate insuficientă a infrastructurii de încărcare va îngreuna îndeplinirea de către producători a obiectivelor de reducere începând cu 2030<sup>29</sup>. Asociația a evidențiat, de asemenea, că 70 % din totalul încărcătoarelor de baterii auto din UE sunt concentrate în doar trei state membre (Țările de Jos, Franța și Germania), care, împreună, reprezintă 23 % din suprafața totală a UE.

**Figura 18 – PIB-ul pe cap de locuitor și densitatea punctelor de încărcare a autoturismelor (2022)**



Notă: automobilele electrice includ atât autoturismele, cât și camionetele ușoare.

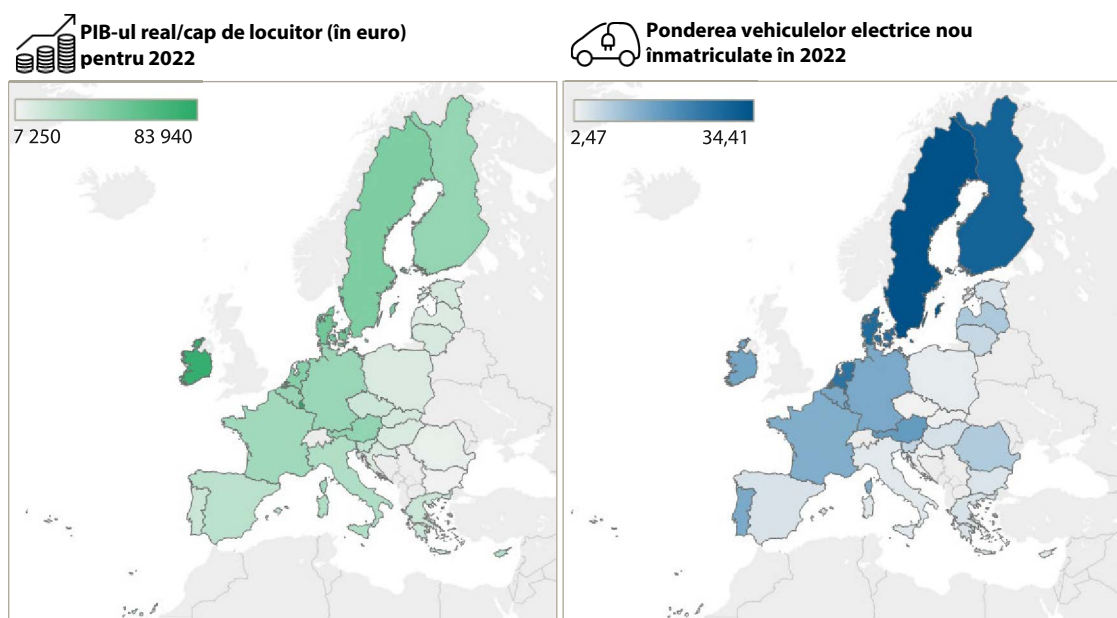
Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de Eurostat și de [Observatorul european privind combustibilii alternativi](#). Hărțile au fost create cu ajutorul aplicației „Tableau”.

<sup>28</sup> [Raportul special nr. 05/2021](#) al Curții de Conturi Europene: „Infrastructura de încărcare pentru vehicule electrice: numărul stațiilor de încărcare a crescut, dar nivelul neomogen de instalare a infrastructurii complică deplasările pe teritoriul UE”.

<sup>29</sup> ACEA, *Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible*, 2021.

**68** O altă provocare este prețul vehiculelor electrice, care, în medie, sunt mai scumpe decât automobilele cu motor cu ardere internă, fiind posibil ca pur și simplu consumatorii să nu și le permită. **Figura 19** arată că, în statele membre cu un PIB mai mare pe cap de locuitor, gradul de utilizare a vehiculelor electrice este mai mare. Prin urmare, probabil că statele membre cu un PIB mai mic pe cap de locuitor se vor confrunta în continuare cu mai multe probleme în încercarea de a reduce emisiile generate de autoturisme, deoarece este posibil ca rezidenții lor să își păstreze mai mult timp autoturismele poluante. Acest lucru se întâmplă deja, având în vedere că vârsta medie a unui autovehicul în UE a crescut de la 7,4 ani în 2014 la 12 ani în 2021<sup>30</sup>.

**Figura 19 – PIB-ul pe cap de locuitor și cota de piață a vehiculelor electrice (2022)**



Notă: automobilele electrice includ atât autoturismele, cât și camionetele ușoare.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de Eurostat și de [Observatorul european privind combustibilii alternativi](#). Hărțile au fost create cu ajutorul aplicației „Tableau”.

<sup>30</sup> ACEA, *Average age of the EU vehicle fleet, by country*, 2023.



## Concluzii și recomandări

**69** În 2020, la 11 ani de la intrarea în vigoare a primului Regulament privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, emisiile de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere de autoturismele noi au început să scadă semnificativ. Acest lucru se datorează în principal unei utilizări pe scară largă a vehiculelor electrice, având în vedere că emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturismele cu motoare cu ardere internă nu au scăzut. Deși datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme au fost colectate și verificate de Comisie în conformitate cu regulamentul, nivelul de asigurare cu privire la exactitatea emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate, la începutul procesului, de producători în certificatele de conformitate nu este suficient. Curtea consideră că ambițiile climatice ale UE și obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor noi stabilite până în 2029 nu sunt suficient de bine aliniate. Pentru 2030 și ulterior, obiectivele sunt aliniate, dar realizarea lor va depinde de gradul de utilizare a vehiculelor cu emisii zero.

**70** Curtea a identificat deficiențe legate de aplicarea cadrului UE pentru omologarea de tip a vehiculelor. În special, autoritățile de omologare de tip din două dintre cele trei state membre în care s-au efectuat vizite nu au realizat verificările necesare la producător. Acest lucru limitează asigurarea legată de corectitudinea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor declarate de producători în certificatele de conformitate. Comisia nu dispune decât de informații limitate cu privire la realizarea acestor verificări de către autoritățile naționale, deoarece, până la jumătatea anului 2023, nici ea nu efectuase nicio evaluare a punerii în aplicare a noilor norme (punctele [18-23](#)).

**71** A mai existat un factor care a limitat asigurarea legată de valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> indicate în certificatele de conformitate: Comisia nu a utilizat informațiile cu privire la emisiile autoturismelor aflate în circulație obținute în urma încercărilor de laborator privind emisiile de poluanți atmosferici, pentru a evalua riscul ca valorile emisiilor de CO<sub>2</sub> din certificatele de conformitate să fie incorecte. Curtea ia act de faptul că nu exista nicio cerință legală care să impună utilizarea informațiilor respective. Noua metodologie propusă pentru testarea vehiculelor aflate în circulație în vederea măsurării emisiilor lor de CO<sub>2</sub> crește și mai mult dimensiunea eșantionului de vehicule pe care trebuie realizate încercări, însă această cerință nu a putut fi respectată, în perioada 2020-2022, de niciuna dintre autoritățile de omologare de tip din cele trei state membre în care s-au efectuat vizite (punctele [24-27](#)).

**72** În conformitate cu Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, Comisia are obligația de a colecta și de a publica informații agregate referitoare la consumul de combustibil pe care îl au în condiții reale de conducere toate autoturismele noi înmatriculate începând din 2021. Furnizarea, în ceea ce privește consumul de combustibil al (și emisiile de CO<sub>2</sub> ale) vehiculelor în condiții reale de conducere, a unor informații adaptate nevoilor specifice ale consumatorilor ar fi mai utilă, putând să influențeze deciziile de cumpărare și, prin urmare, să îi motiveze pe producători să reducă discrepanțele dintre emisiile măsurate în laborator și cele generate de vehicule în condiții reale de circulație (punctele **28-29**).

### **Recomandarea 1 – Îmbunătățirea nivelului de asigurare a faptului că emisiile vehiculelor corespund nivelurilor declarate de producători în certificatele de conformitate**

---

Comisia ar trebui:

- (a) să colaboreze în continuare cu statele membre pentru a se asigura că autoritățile de omologare de tip efectuează verificările necesare la producători pentru a oferi asigurări cu privire la datele incluse în certificatele de conformitate;
- (b) să evalueze dacă este fezabil să li se ofere consumatorilor informații privind consumul de combustibil în condiții reale de circulație, adaptate în funcție de nevoile lor specifice;
- (c) să monitorizeze îndeaproape punerea în aplicare a metodologiei propuse pentru testarea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor aflate deja în circulație, în cazul în care autoritățile de omologare de tip realizează astfel de încercări, și să ia măsuri corective, dacă este necesar.

**Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2025.**

**73** Statele membre sunt responsabile de colectarea, verificarea și transmiterea în timp util către Comisie a datelor referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme, precum și de asigurarea corectitudinii și a exhaustivității datelor. Curtea a observat întâzieri în transmiterea de către statele membre a datelor pentru 2020 și a detectat probleme care au afectat exhaustivitatea și acuratețea datelor. Indisponibilitatea certificatelor de omologare de tip electronice a creat o povară pentru statele membre care au decis să utilizeze datele din omologarea de tip pentru a verifica coerența datelor din certificatele de conformitate. Verificarea și validarea datelor cu statele membre a fost un proces greoi, din cauza lipsei unor instrumente

electronice pe deplin operaționale cu care să se poată verifica datele privind autovehiculele și din cauza numeroaselor schimburi de date dintre Agenția Europeană de Mediu și statele membre. Aceste schimburi au condus însă la publicarea la timp a datelor provizorii (punctele 31-40).

**74** Ulterior, Comisia și AEM au verificat și au validat datele provizorii cu producătorii care raportaseră erori, ceea ce a îmbunătățit exhaustivitatea și acuratețea datelor. Acest proces de verificare și validare a contribuit însă și la întârzieri tot mai mari în publicarea datelor finale. Datele pentru 2020 au fost publicate la aproape un an după termenul stabilit în legislație. Curtea poate confirma calculele Comisiei privind media emisiilor, obiectivele și primele pentru emisiile suplimentare la nivelul producătorilor și al UE (punctele 41-46).

## **Recomandarea 2 – O mai bună utilizare a instrumentelor electronice pentru colectarea și verificarea datelor referitoare la autoturisme**

---

Comisia ar trebui:

- (a) în cadrul Forumului pentru schimbul de informații privind respectarea legii, să sprijine autoritățile de omologare de tip din statele membre să standardizeze certificatul de omologare de tip și să utilizeze un format electronic, precum și să evalueze posibilitatea de a introduce o cerință legală la nivelul UE pentru utilizarea exclusivă a unui format electronic în viitor;
- (b) să evalueze posibilitatea raționalizării procedurii de verificare și validare a datelor provizorii cu statele membre și cu producătorii.

Agenția Europeană de Mediu ar trebui:

- (c) să pună toate funcțiile de raportare și de verificare din instrumentul Reportnet3 la dispoziția țărilor raportoare și a producătorilor, astfel încât acestea/aceștia să își poată încărca și verifica datele.

**Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2025.**

**75** În perioada 2009-2019, media emisiilor generate de vehiculele noi în condiții reale de conducere nu a scăzut, în principal deoarece producătorii s-au concentrat mai degrabă pe reducerea emisiilor măsurate în laborator, nu în condiții de circulație. În 2017, pentru vehiculele noi omologate de tip, a devenit obligatoriu un nou ciclu de încercare în laborator, care ține mai bine seama de condițiile reale de conducere. Acest lucru a eliminat efectiv multe lacune care fuseseră create în cadrul ciclului de încercare anterior și a redus decalajul dintre emisiile măsurate în laborator și cele generate în condiții reale de conducere. Începând din 2022, Comisia a putut obține informații privind emisiile generate în condiții reale de conducere prin intermediul contoarelor de consum de combustibil instalate la bordul vehiculelor noi. Astfel, Comisia cunoaște în prezent amploarea decalajului dintre emisiile de laborator și emisiile generate în condiții reale de conducere ale noilor vehicule înmatriculate începând din 2021 și va putea observa cu ușurință dacă acest decalaj începe să crească din nou (punctele [48-52](#)).

**76** S-a constatat că, din 2020, când au început să se aplice obiective mai ambițioase privind emisiile, Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme a contribuit în mod pozitiv la reducerea emisiilor generate de vehiculele noi în condiții reale de conducere, în principal datorită utilizării semnificative a vehiculelor electrice. În același timp, emisiile provenite de la vehiculele cu ardere internă noi și de la vehiculele hibride reîncărcabile rămân un motiv de îngrijorare (punctele [53-57](#)).

**77** Curtea a constatat că modalitățile prevăzute în regulament și-au îndeplinit obiectivul preconizat, și anume de a sprijini producătorii să își atingă obiectivele privind emisiile specifice într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Prin intermediul modalităților, producătorii au putut economisi în 2020 aproape 13 miliarde de euro sub formă de prime pentru emisiile suplimentare. Cu toate acestea, majoritatea modalităților au avut un impact negativ asupra emisiilor de CO<sub>2</sub>, dar ele vor fi fie întrerupte, fie modificate începând din 2025, ca parte a pachetului „Pregătiți pentru 55”, adoptat în 2023 (punctele [58-62](#)).

**78** Curtea consideră că obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și ambițiile climatice ale UE între momentul actual și 2029 nu sunt suficient de bine aliniate. Principala provocare pentru atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor până în 2030 și ulterior va fi asigurarea adoptării pe scară suficient de largă a vehiculelor cu emisii zero. În special, va fi important să se abordeze accesibilitatea vehiculelor electrice din punctul de vedere al prețurilor, să se pună la dispoziție o infrastructură suficientă de încărcare a vehiculelor electrice și să se asigure aprovizionarea cu materii prime pentru producerea bateriilor (punctele [63-68](#)).

### **Recomandarea 3 – Reorientarea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> asupra elementelor-cheie care au impact asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi**

---

Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea, costurile și beneficiile următoarelor modificări ale Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme:

- (a) înlocuirea obiectivelor actuale la nivelul UE și la nivel de producător (care se bazează pe reduceri ale mediei emisiilor de CO<sub>2</sub>) cu obiective bazate în schimb pe o pondere minimă de vehicule cu emisii zero;
- (b) introducerea, la nivel de producător, a unui plafon pentru „emisiile de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere”, care să nu fie depășit în cazul autoturismelor cu motor cu ardere internă și care să includă toate tipurile de vehicule hibride.

**Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2026.**

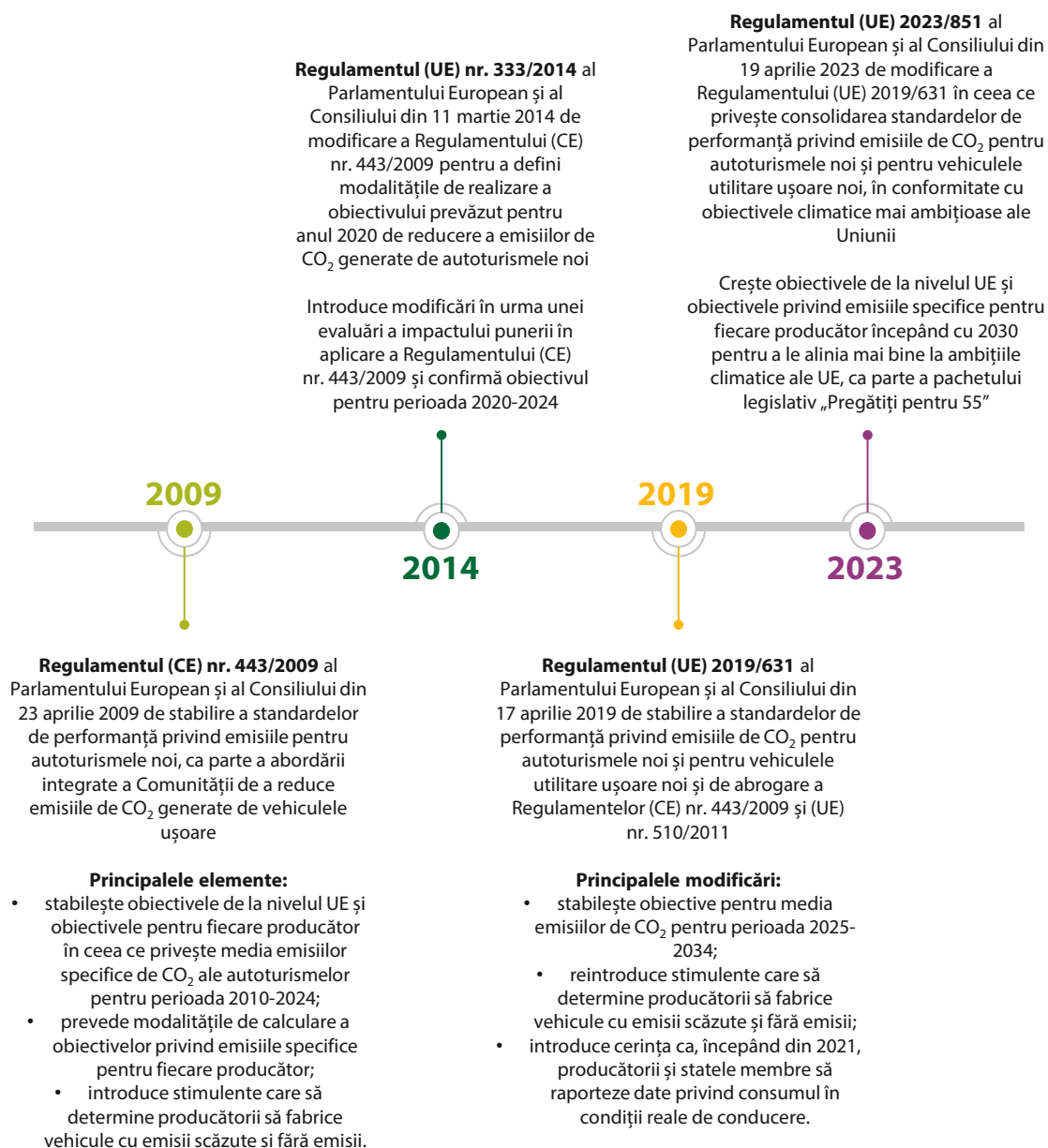
Prezentul raport a fost adoptat de Camera I, condusă de doamna Joëlle Elvinger, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 6 decembrie 2023.

*Pentru Curtea de Conturi*

Tony Murphy  
*Președinte*

# Anexe

## Anexa I – Principalele acte legislative de la baza Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme



## Anexa II – Prezentare generală a încercărilor privind emisiile de poluanți atmosferici efectuate pe vehicule aflate în circulație în cele trei state membre în care s-au realizat vizite în perioada 2020-2022





| Anul   | Țările de Jos  |      |      | Germania |      |      | Italia |      |      |
|--|--|------|------|----------|------|------|--------|------|------|
|  | 2020   | 2021 | 2022 | 2020     | 2021 | 2022 | 2020   | 2021 | 2022 |
| Numărul de familii de vehicule raportate de producători  | Autoritatea de omologare de tip din Țările de Jos nu a furnizat informații |      |      | 309      | 476  | 618  | 34     | 63   | 34   |
| Numărul minim <b>necesar</b> de familii de vehicule care trebuie supuse încercărilor de către producători  |  |      |      | 62       | 47   | 38   | 22     | 38   | 19   |
| Numărul de familii de vehicule <b>supuse încercărilor</b> de către producători   |  |      |      | 62       | 47   | 38   | 17     | 16   | 13   |
| Numărul minim de vehicule care <b>trebuie</b> supuse încercărilor de către producători   |  |      |      | 186      | 141  | 117  | 51     | 48   | 57   |
| Numărul de vehicule <b>supuse efectiv încercărilor</b> de către producători  |  |      |      | 186      | 144  | 113  | 39     | 31   | 37   |
| Numărul minim de familii de vehicule care trebuie supuse încercărilor de către autoritatea de omologare de tip, în conformitate cu cerințele legislative |  |      |      | 21       | 24   | 36   | 6      | 6    | 5    |
| Numărul de familii de vehicule <b>supuse efectiv încercărilor</b> de către autoritatea de omologare de tip   |  |      |      | 0        | 9    | 9    | 9      | 16   | 29   |

|  | Țările de Jos |    |    | Germania |    |     | Italia |    |    |
|--|---------------|----|----|----------|----|-----|--------|----|----|
| Numărul minim de vehicule care <b>trebuie</b> supuse încercărilor de către autoritatea de omologare de tip | nu este cazul | 27 | 27 | 63       | 72 | 108 | 18     | 18 | 15 |
| Numărul de vehicule <b>supuse</b> efectiv <b>încercărilor</b> de către autoritatea de omologare de tip     | 0             | 30 | 16 | 27       | 42 | 69  | 0      | 0  | 0  |

*Sursa:* date furnizate de autoritățile de omologare de tip din cele trei state membre în care s-au efectuat vizite.



## Anexa III – Principalele diferențe dintre procedurile de încercare NEDC și WLTP

| NEDC  |  | WLTP  |
|---|--|---|
| Ciclul de încercare unic  | <b>Ciclu de încercare</b><br>                   | Ciclu dinamic, mai reprezentativ pentru conducerea în condiții reale                                      |
| 20 de minute  | <b>Durata ciclului</b><br>                      | 30 de minute  |
| 11 kilometri  | <b>Distanța ciclului</b><br>                    | 23,25 kilometri   |
| 2 faze, 66 % conducere în zonă urbană și 34 % conducere în zonă neurbană  | <b>Fazele de conducere</b><br>                | 4 faze mai dinamice, 52 % conducere în zonă urbană și 48 % conducere în zonă neurbană                     |
| 34 de kilometri pe oră  | <b>Viteza medie</b><br>                       | 46,5 kilometri pe oră   |
| 120 de kilometri pe oră   | <b>Viteza maximă</b><br>                      | 131 de kilometri pe oră   |
| Impactul asupra performanței în materie de emisii de CO <sub>2</sub> și de consum nu este luat în considerare în cadrul încercării NEDC | <b>Influența echipamentelor opționale</b><br> | Caracteristicile suplimentare (care pot fi diferite, în funcție de autovehicul) sunt luate în considerare |

Sursa: Documentul de informare nr. 01/2019 al Curții de Conturi Europene intitulat „Răspunsul UE la scandalul «Dieselgate»”.

# Acronime

**ACEA:** Asociația Constructorilor Europeni de Automobile

**AEM:** Agenția Europeană de Mediu

**CO<sub>2</sub>:** dioxid de carbon

**ICCT:** Consiliul Internațional pentru Transport Ecologic (*International Council on Clean Transportation*)

**JRC:** Centrul Comun de Cercetare (direcție generală a Comisiei Europene)

**KBA:** *Kraftfahrt-Bundesamt* (autoritatea germană de omologare de tip)

**MIT:** *Direzione Generale della motorizzazione civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (autoritatea italiană de omologare de tip)

**NEDC:** noul ciclu de conducere european (*New European Driving Cycle*)

**RDW:** *Rijksdienst voor het Wegverkeer* (autoritatea neerlandeză de omologare de tip)

**WLTP:** procedură de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure*)

## Glosar

**Certificat de conformitate:** document eliberat de producători pentru fiecare vehicul nou produs, care conține informații tehnice precum numărul de identificare al vehiculului, greutatea acestuia și emisiile sale de CO<sub>2</sub>.

**Gaz cu efect de seră:** gaz din atmosferă – cum ar fi dioxidul de carbon sau metanul – care absoarbe și emite radiație, blocând căldura și încălzind astfel suprafața planetei; acest fenomen este cunoscut sub numele de „efect de seră”.

**Noul ciclu de conducere european:** încercare utilizată în UE până în 2018 pentru măsurarea emisiilor de eșapament în cadrul omologării de tip a autoturismelor.

**Omologare de tip:** procesul prin care autoritățile statelor membre certifică faptul că noile tipuri de vehicule îndeplinesc toate standardele de siguranță, de mediu și de producție ale UE înainte de a fi introduse pe piață.

**„Pregătiți pentru 55”:** pachet legislativ al UE prin care se vizează îndeplinirea obiectivelor climatice, în special reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din UE cu cel puțin 55 % până în 2030.

**Procedură de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial:** încercare utilizată începând cu 2017 pentru măsurarea emisiilor de eșapament în cadrul omologării de tip a autoturismelor.

**Produs intern brut (PIB):** măsură standard a bogăției unei țări, exprimată prin valoarea monetară a tuturor bunurilor și serviciilor produse într-o anumită perioadă de timp (de regulă, un an) în cadrul economiei țării respective.

**Standarde Euro:** standardele privind emisiile de poluanți atmosferici generate de vehicule ușoare, care au fost definite printr-o serie de regulamente ale UE (Euro 1-Euro 6).

## Răspunsurile Comisiei și ale AEM

<https://www.eca.europa.eu/ro/publications/sr-2024-01>

## Calendar

<https://www.eca.europa.eu/ro/publications/sr-2024-01>

## Echipa de audit

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii bugetare specifice. Curtea de Conturi Europeană selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, evoluțiile viitoare și interesul politic și public.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit I – Utilizarea durabilă a resurselor naturale, condusă de doamna Joëlle Elvinger, membră a Curții de Conturi Europene. Auditul a fost condus de domnul Pietro Russo, membru al Curții de Conturi Europene, sprijinit de: Chiara Cipriani, șefă de cabinet, și Benjamin Jakob, atașat în cadrul cabinetului; Florence Fornaroli, manager principal; Jindřich Doležal, coordonator; Viktor Popov, Dirk Neumeister, Stamatis Kalogirou, Ioannis Hartoutsios, Dominik Skotarczak, Ioanna Topa și Lucia Roșca, auditori. Marika Meisenzahl a furnizat sprijin grafic. Laura Mcmillan a asigurat sprijin lingvistic.



*De la stânga la dreapta:* Laura McMillan, Benjamin Jakob, Jindřich Doležal, Stamatis Kalogirou, Pietro Russo, Ioannis Hartoutsios, Florence Fornaroli, Viktor Popov, Dirk Neumeister, Lucia Roșca.

# DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2024

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este definită în [Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene](#) privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței [Creative Commons Atribuire 4.0 Internațional \(CC BY 4.0\)](#). Prin urmare, ca regulă generală, reutilizarea este autorizată cu condiția menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări. Reutilizatorul conținutului elaborat de Curtea de Conturi Europene nu poate altera sensul sau mesajul inițial. Curtea de Conturi Europene nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți o permisiune suplimentară în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu, în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți.

Dacă se obține o astfel de permisiune, ea anulează și înlocuiește permisiunea de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o permisiune în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor.

Figurile 3, 4, 5, 7, 10, 12, 18, 19 și anexa III – pictograme: aceste figuri au fost concepute folosind resurse de pe site-ul [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Toate drepturile rezervate.

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europene nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

## Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

|      |                        |                |                    |                   |
|------|------------------------|----------------|--------------------|-------------------|
| HTML | ISBN 978-92-849-1461-6 | ISSN 1977-5806 | doi:10.2865/054138 | QJ-AB-24-001-RO-Q |
| PDF  | ISBN 978-92-849-1442-5 | ISSN 1977-5806 | doi:10.2865/590966 | QJ-AB-24-001-RO-N |

În 2020, la 11 ani de la intrarea în vigoare a primului Regulament privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme, emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor noi au început să scadă semnificativ. Acest lucru s-a datorat în principal unei utilizări pe scară largă a vehiculelor electrice, având în vedere că emisiile de CO<sub>2</sub> generate în condiții reale de conducere de autoturismele cu motoare cu ardere internă nu au scăzut. Deși Comisia a colectat și a verificat datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor în conformitate cu regulamentul, nu există un nivel suficient de asigurare cu privire la exactitatea emisiilor de CO<sub>2</sub> declarate de producători în certificatele de conformitate ale autoturismelor noi. Curtea de Conturi Europeană recomandă Comisiei să utilizeze mai bine instrumentele electronice pentru colectarea și verificarea datelor referitoare la autoturisme și să reorienteze obiectivele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> către elemente-cheie care au impact asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi.

Raport special al Curții de Conturi Europene prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE.



CURTEA DE  
CONTURI  
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații  
al Uniunii Europene

**CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ**  
12, rue Alcide de Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: [eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx](https://eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx)

Website: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Twitter: @EUAuditors