



DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA PENTRU UNIUNEA EUROPEANĂ

FIȘĂ DE INFORMARE

Evaluarea performanței în materie
de durabilitate a vehiculelor grele în
ceea ce privește emisiile

COM(2026) 108



Autor:

Cristina Rădulescu

Data:

2 aprilie 2026

Publicațiile direcției pot fi accesate prin
următorul link: www.cdep.ro



1. **Data adoptării de către Comisie:** 09.03.2026. **Responsabil:** Stéphane Séjourné, Vicepreședinte executiv responsabil pentru prosperitate și strategie industrială ([DG GROW](#))
2. **Denumire document:** Comunicare a Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind evaluarea performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele în ceea ce privește emisiile
3. **Date de identificare:** [COM\(2026\)108](#)
4. **Tipul documentului:** nelegislativ
5. **Stadiul actual:**
Parlamentul European:
 - etapă pregătitoare - comisia sesizată pentru **raport:** Comisia pentru mediu, climă și siguranță alimentară - [ENVI](#) (conform [OEIL](#)).Consiliul UE:
 - [Reuniunea](#) Consiliului Competitivitate (Piață Internă și Industrie) din 28 mai 2026;
 - [Reuniunea](#) Consiliului Mediu din 25 iunie 2026;
 - [Reuniunea](#) Consiliului Transporturi, Telecomunicații și Energie (Transporturi) din 8 iunie 2026.

Rezumat

Regulamentul (UE) 2024/1257 privind emisiile vehiculelor și durabilitatea bateriilor (Euro7), adoptat în aprilie 2024, stabilește norme mai stricte la nivelul Uniunii Europene privind emisiile vehiculelor și durabilitatea bateriilor, vizând reducerea poluării generate atât de gazele de eșapament, cât și de particulele provenite din frâne și uzura anvelopelor. Acesta impune respectarea limitelor de emisii pe o durată mai lungă de utilizare reală a vehiculelor, introduce cerințe clare privind performanța și durabilitatea bateriilor pentru vehiculele electrice și hibride, reglementează consumul de combustibil și energie electrică și prevede metode de testare mai apropiate de condițiile reale de trafic, cu scopul de a reduce poluarea aerului pe întreaga durată de viață a vehiculului.

În acest sens, Comunicarea Comisiei - [COM\(2026\)108](#) prezintă rezultatele evaluării tehnice privind durabilitatea sistemelor de control al emisiilor la vehiculele grele Euro 7 și stabilește multiplicatori de durabilitate pentru categoriile de vehicule grele (M2, M3, N2 și N3)¹, astfel încât să se asigure că limitele de emisii sunt respectate nu doar la momentul omologării, ci și pe întreaga durată de utilizare, inclusiv pe perioada de viață principală, contribuind astfel la îmbunătățirea calității aerului și protejarea sănătății publice.

Cuvinte-cheie: *transport rutier, siguranță rutieră, inspecții tehnice, gaze de ardere, vehicul de tracțiune grea, poluare produsă de autovehicule, durata de viață a unui produs, , standard de mediu, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră*

1 Categoria M2 – vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri de scaune și o masă maximă ce nu depășește 5 tone. Categoria M3 – vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce depășește 5 tone. Categoria N2 – vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă mai mare de 3,5 tone, dar nu depășește 12 tone. Categoria N3 – vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă ce depășește 12 tone.

CUPRINS

I. CONTEXT	3
II. PREZENTAREA COMUNICĂRII	4
III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UNIUNII EUROPENE	5
3.1. Parlamentul European	5
3.2. Consiliul UE	5
3.3. Comitetul Economic și Social European (CESE)	5
3.4. Comitetul European al Regiunilor (CoR)	6
IV. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA ...	6
4.1. Legislație	6
4.2. Hotărâri adoptate în cadrul controlului parlamentar în afaceri europene	7

I. CONTEXT

Începând cu anii 1990, prin [Directiva 91/441/CEE](#)², reglementările europene au introdus pentru prima dată vehiculelor ușoare cerințe privind durata de viață și factorii de deteriorare, obligând producătorii să demonstreze, prin teste de durabilitate accelerată, că sistemele de control al emisiilor rămân eficiente pe întreaga perioadă de utilizare (aproximativ 80.000 km). Ulterior aceste cerințe au fost [consolidate prin sisteme de diagnosticare la bord](#) (OBD) și teste în condiții reale de trafic, pentru a reflecta mai precis performanța vehiculelor pe parcursul exploatării lor.

Pentru vehiculele grele, unde durata de viață este semnificativ mai mare și condițiile de utilizare mult mai variate, legislația a evoluat în 2005 prin [Directiva Euro IV](#), care a introdus factori de deteriorare specifici. Aceștia puteau fi aplicați fie ca valori standard, fie demonstrați prin teste proprii ale producătorilor, pentru a acoperi degradarea reală a sistemelor de reducere a emisiilor.

În continuare, [Regulamentul privind emisiile Euro 6 pentru vehiculele ușoare](#) și [Regulamentul privind emisiile Euro VI pentru vehiculele grele](#), au stabilit un cadru tehnic armonizat pentru omologarea de tip a autovehiculelor, motoarelor și componentelor, vizând controlul emisiilor poluante, durabilitatea sistemelor de reducere a poluării, conformitatea în funcționare, utilizarea sistemelor de diagnosticare la bord, precum și transparența informațiilor privind consumul de carburant și întreținerea vehiculelor. Aceste reglementări se înscriu în direcția mai largă a [Pactului verde european](#), adoptat în 2019, care a propus transformarea economiei europene pentru a reduce semnificativ emisiile de gaze cu efect de seră și a atinge neutralitatea climatică până în 2050.

În 2024, [Regulamentul \(UE\) 2024/1257 \(Euro 7\)](#) a stabilit norme mai stricte pentru emisiile de gaze de eșapament ale vehiculelor rutiere, dar și pentru alte tipuri de emisii, cum ar fi emisiile aferente abraziunii pneurilor și emisiile de particule generate la frânare și introducând cerințe privind **durabilitatea bateriilor**. Pentru autoturisme și camioane, regulamentul menține valorile-limită Euro 6 pentru gazele de eșapament, dar introduce cerințe

² Directiva 91/441/CEE a Consiliului Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule

mai stricte pentru particulele solide. În cazul autobuzelor și camioanele grele, sunt prevăzute valori-limită mai stricte pentru diverși poluanți, inclusiv pentru unii care nu au fost reglementați anterior, cum ar fi protoxidul de azot (N₂O). De asemenea, Euro 7 introduce **limite mai stricte pentru emisiile de particule produse la frânare**, cu **norme specifice pentru vehiculele electrice** și **extinde cerințele privind durata de viață** a vehiculelor, atât în termeni de kilometraj, cât și de perioada de utilizare efectivă.

La 30 ianuarie 2025, Comisia Europeană a lansat un [dialog strategic privind viitorul industriei auto europene](#), pentru a aborda provocările generate de noile norme privind emisiile și durabilitatea vehiculelor. Ulterior, la 16 decembrie 2025, a fost prezentat [pachetul de măsuri privind industria auto](#) care își propune să sprijine eforturile sectorului în implementarea Regulamentului Euro 7 și în tranziția către o **mobilitate curată**, asigurând conformitatea vehiculelor cu standardele mai stricte de emisii și durabilitate.

În ansamblu, aceste măsuri au creat un cadru progresiv, menit să asigure că performanța în materie de emisii este menținută nu doar la omologare, ci pe întreaga durată de viață a vehiculelor.

Conform articolul 18, aliniatul (3) din Regulamentul Euro 7, Comisia Europeană a prezentat [evaluarea performanței în materie de durabilitate a vehiculelor grele](#) pe baza [Raportului tehnic Durabilitatea emisiilor vehiculelor grele Euro 7](#) stabilind **multiplicatorii de durabilitate** pentru categoriile de vehicule grele.

Multiplicatorii de durabilitate sunt coeficienți care ajustează limitele de emisii pentru vehiculele grele, luând în considerare creșterea emisiilor cauzată de uzura sistemelor de reducere a poluării după expirarea duratei de viață principală. Limitele de emisii se aplică pe întreaga **durată de viață principală** a vehiculului, care este de **300.000 km sau 8 ani**, primul criteriu care survine fiind cel relevant, pentru vehiculele grele mai mici (N₂, N₃ ≤ 16 t; M₃ ≤ 7,5 t), și de **700.000 km sau 12 ani** pentru vehiculele grele mai mari (N₃ > 16 t; M₃ > 7,5 t). După expirarea duratei de viață principale, vehiculele intră în **durata de viață suplimentară**, egală cu **25% din durata de viață principală** atât în kilometri, cât și în ani.

II. PREZENTAREA COMUNICĂRII

Comunicarea Comisiei din 9 martie 2026 prezintă **rezultatele evaluării durabilității emisiilor vehiculelor grele**, realizată de Consorțiul pentru emisii extrem de scăzute ale vehiculelor (CLOVE), și stabilește **durata de viață și multiplicatorii de durabilitate** care vor fi folosiți pentru ajustarea limitelor de emisii după expirarea duratei de viață principală a vehiculelor.

Pe baza datelor colectate au fost stabilite durata de viață și multiplicatorii de durabilitate a vehiculelor grele în materie de emisii.

Emisiile vehiculelor sunt reglementate prin cerințe tehnice menite să asigure performanța sistemelor de control al emisiilor pe întreaga durată de viață a vehiculului. Acestea includ:

- *durata de viață* – asigură că performanța în materie de emisii este menținută nu doar la momentul omologării de tip, ci și pe întreaga durată de viață utilă a vehiculului. Conform Regulamentului Euro 7, durata de viață este împărțită în *durata de viață principală* și *durata de viață suplimentară*;
- *factorii de deteriorare* - multiplicatorii sau valorile fixe adăugate pentru a acoperi creșterea anticipată a emisiilor ca urmare a uzurii și degradării tehnologiei de control al emisiilor.

[Evaluarea tehnică](#) realizată pe baza datelor vehiculelor Euro VI a permis stabilirea duratei de viață și a multiplicatorilor de durabilitate pentru vehiculele grele Euro 7. Rezultatele principale sunt:

Durata de viață principală și suplimentară:

- Vehicule grele mai ușoare: N₂, N₃ ≤ 16 t; M₃ ≤ 7,5 t: durata de viață principală este de **300.000 km sau 8 ani**, iar durata de viață suplimentară este de **375.000 km sau 10 ani**,

luându-se în considerare primul criteriu care survine.

- Vehicule grele mai mari: N3 > 16 t; M3 > 7,5 t: durata de viață principală este de **700.000 km sau 12 ani**, iar durata de viață suplimentară este de **875.000 km sau 15 ani**, primul criteriu care survine fiind relevant.

✚ **Multiplicatorul de durabilitate:**

- CLOVE a propus **valoarea de 1,2** ca multiplicator tipic pentru motoarele diesel, aplicabil atât vehiculelor grele mai ușoare, cât și celor mai grele.

✚ **Concluzie:**

- Deteriorarea performanței sistemelor de emisii a fost estimată prin **extrapolare și regresie liniară**, adaptate fiecărui tip de set de date.
- Evaluarea a folosit date provenite de la vehicule Euro VI, obținute prin teledetecție, teste și estimări ale producătorilor și propune **un multiplicator de durabilitate de 1,2 pentru toate vehiculele Euro 7**.
- Aceasta se aliniază cu multiplicatorii de durabilitate deja utilizați pentru vehicule ușoare și autobuze din categoria M2.

III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UNIUNII EUROPENE

3.1. Parlamentul European

➤ La 7 octombrie 2025, a fost adoptată [rezoluția privind prelungirea derogării pentru vehiculele grele cu emisii zero](#) care permite acestora să beneficieze în continuare de tarife reduse sau scutiri la taxele de utilizare a infrastructurii rutiere. Ulterior, a fost adoptată [Directiva \(UE\) 2025/2459 a Parlamentului European și a Consiliului, din 26 noiembrie 2025](#), care modifică Directiva 1999/62/CE, extinzând perioada în care vehiculele grele cu emisii zero pot beneficia de rate semnificativ reduse ale taxelor de utilizare a infrastructurii sau de scutiri de la plata acestora.

➤ La 12 martie 2026, a fost adoptată [Rezoluția referitoare la calcularea creditelor de emisii pentru vehiculele grele pentru perioadele de raportare ale anilor 2025-2029](#). Modificarea propusă oferă producătorilor flexibilitate suplimentară, permițându-le să acumuleze mai multe credite de emisii înainte de 2030, care pot fi utilizate ulterior pentru a-și asigura conformitatea cu cerințele de emisii în anii următori.

3.2. Consiliul UE

➤ La 9 februarie 2024, Consiliul UE și Parlamentul European au adoptat un [Acordul provizoriu privind standardele de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele](#) pentru a reduce emisiile de CO₂ în sectorul rutier, dar și să încurajeze creșterea treptată a cotei de vehicule cu emisii zero în întregul parc de vehicule grele din Uniune. Acordul urmărește, totodată, să susțină și să consolideze inovația și competitivitatea industriei vehiculelor grele la nivel european.

➤ La 7 mai 2025, Consiliul UE a adoptat [poziția de negociere cu privire la emisiile CO₂ provenite de la autovehicule](#). Modificarea Regulamentului privind standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi va oferi producătorilor o flexibilitate suplimentară pentru a-și îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru anul 2025.

➤ La 4 decembrie 2025, Consiliul UE [a adoptat poziția](#) cu privire la propunerea de modificare a directivei referitoare la dimensiunile și greutatea maxime autorizate ale anumitor vehicule rutiere. Modificările vizează sprijinirea tranziției către vehicule cu emisii zero, ținând, totodată cont de impactul greutății suplimentare a acestor vehicule asupra infrastructurii rutiere.

3.3. Comitetul Economic și Social European (CESE)

➤ 20 septembrie 2023 - [Avizul privind propunerea de directivă a Parlamentului European](#)

[și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei \(UE\) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele cu remorci](#) subliniază necesitatea introducerii unor moduri alternative de propulsie, adaptate tipului de utilizare:

- propulsia electrică este considerată adecvată pentru vehiculele grele care circulă pe trasee scurte;

- alimentarea cu hidrogen, gaz natural din surse regenerabile (GNR) sau gaz natural lichefiat (GNL) este recomandată pentru vehiculele grele utilizate pe trasee mai lungi.

Astfel, avizul evidențiază necesitatea unei abordări diferențiate, în funcție de tipul de traseu și de specificul vehiculului greu.

- 16 iulie 2025 - [Avizul referitor la Planul de acțiune pentru sectorul autovehiculelor](#) recomandă Comisiei să asigure un echilibru între stabilitatea și coerența reglementărilor și flexibilitatea specifică, în special în domenii precum obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ și utilizarea combustibililor durabili. De asemenea, avizul subliniază necesitatea de a crește rapid autonomia strategică a materiilor prime critice, pentru a sprijini planificarea pe termen lung și a menține încrederea industriei auto.

3.4. Comitetul European al Regiunilor (CoR)

- În aprilie 2026, a fost adoptată [rezoluția privind consolidarea dimensiunii teritoriale în punerea în aplicare a planului de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor](#) subliniind nevoia urgentă de a integra soluții locale și de a se asigura că opiniile regionale sunt luate în considerare în tranziția către o industrie auto europeană sustenabilă și competitivă. De asemenea, se evidențiază necesitatea unei politici industriale coerente la nivelul UE pentru sectorul auto, deoarece abordării actuale îi lipsește o strategie globală care să protejeze contribuția industriei la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă.

IV. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA

4.1. Legislație

- [Legea nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic](#)³ prevede că, începând cu 2020, minim 30% din achizițiile de mijloace de transport pentru călători, din sectorul public sau privat, vor fi obligatoriu mijloace de transport nepoluante.

- [Ordonanța de urgență nr. 71 din 29 iunie 2021](#)⁴ [privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute](#) stabilește cadrul legal prin care autoritățile și entitățile contractante sunt obligate să țină cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață a vehiculelor, inclusiv de consumul de energie, emisiile de CO₂ și anumiți poluanți, atunci când achiziționează vehicule de transport rutier. Obiectivele acestora sunt: promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei.

- [Schema de ajutor de stat](#)⁵ [privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier de pasageri "e-DRIVE"](#), adoptată la 29 decembrie 2025, sprijină investițiile pentru achiziția de vehicule cu emisii zero în transportul rutier de pasageri și vizează înlocuirea vehiculelor echipate cu motoare cu combustie internă cu vehicule electrice sau cu emisii zero, în conformitate cu direcțiile strategice ale Uniunii Europene. Acordarea sprijinului asigură alinierea la țintele și traiectoriile de decarbonizare asumate de România prin [Planul național integrat în domeniul energiei și schimbărilor climatice 2021-2030 \(PNIESC\)](#).

³ publicată în Monitorul Oficial nr. 67 din 23 ianuarie 2018

⁴ publicată în Monitorul Oficial nr. 646 din 30 iunie 2021

⁵ publicat în Monitorul Oficial nr. 14 din 13 ianuarie 2026

➤ [Strategia pe termen lung a României pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră – România neutră în 2050](#) stabilește obiective și măsuri pentru atingerea neutralității climatice până în 2050, prin reducerea progresivă a emisiilor, promovarea energiei curate, eficiența energetică și tranziția către un sector al transporturilor sustenabil și cu emisii reduse.

4.2. Hotărâri adoptate în cadrul controlului parlamentar în afaceri europene

➤ [HS](#) nr. 64 din 6 iunie 2023⁶ referitoare la propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1.242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 - COM(2023)88. Senatorii consideră că țintele stabilite pentru autobuze electrice vor sprijini eforturile de îmbunătățire a calității aerului, în special în marile centre urbane.

➤ [HCD](#) nr. 66 din 24 octombrie 2023⁷ privind adoptarea opiniei referitoare la Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Un Plan industrial al Pactului verde pentru era cu zero emisii nete - COM(2023)62. Camera Deputaților consideră prioritară stabilirea unor modele privind modurile de producere și de transport a combustibililor alternativi, precum și elaborarea analizelor de cost-eficiență a utilizării acestora susținând industria auto europeană și ținând cont de specificitățile fiecărui stat membru.

➤ [HCD](#) nr. 12/2024⁸ privind adoptarea opiniei referitoare la Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Înverzirea transportului de marfă - COM(2023)440. Deputații recomandă încurajarea inițiativelor de cercetare și investiție, publice și din mediul privat, pentru sporirea aportului digitalizării la înverzirea transportului de marfă cu ajutorul conectivității de tip vehicul-vehicul, vehicul-infrastructură și vehicul-rețea.

⁶ publicat în Monitorul Oficial nr. 499 din 8 iunie 2023

⁷ publicată în Monitorul Oficial nr. 968 din 25 octombrie 2023

⁸ publicată în Monitorul Oficial nr. 143 din 21 februarie 2024