

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

PROIECT

PHCD 62/2025

HOTĂRÂRE

**privind adoptarea opiniei referitoare la Comunicarea Comisiei către
Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și
Social European și Comitetul Regiunilor– Plan de acțiune industrială pentru
sectorul european al autovehiculelor**

COM(2025) 95

În temeiul prevederilor art. 67 și ale art. 148 din Constituția României, republicată, ale Legii nr. 373/2013 privind cooperarea dintre Parlament și Guvern în domeniul afacerilor europene și ale art. 165 - 190 din Regulamentul Camerei Deputaților, aprobat prin Hotărârea Camerei Deputaților nr. 8/1994, republicat, cu modificările ulterioare,

Camera Deputaților adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. – Luând în considerare opinia nr. 7c-21/487, adoptată de Comisia pentru afaceri europene în ședința din 9 septembrie 2025, Camera Deputaților:

1. Susține Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor.

2. Recomandă tranziția la mobilitate curată prin armonizarea țintei privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane prin modificarea Regulamentului pentru evaluarea respectării țintei de emisii pentru anii 2025, 2026 și 2027 combinați;

3. Susține simplificarea reglementărilor și garantarea unui mediu de afaceri competitiv prin condiții de concurență echitabile și prin diversificarea aprovizionării și asigurarea accesului la piețe, inclusiv din țări terțe;

4. Recomandă explorarea condițiilor de aplicat investițiilor străine în sectorul autovehiculelor, inclusiv atunci când este prezentă finanțarea publică;

5. Subliniază importanța unei abordări strategice a acțiunilor menite să redreseze sectorul auto - sector de relevanță majoră pentru industria națională, deținător al unei o ponderi semnificative în economia României;

6. Susține activitatea tehnică în curs desfășurată de statele membre pentru a identifica un posibil proiect important de interes european comun (IPCEI) referitor la vehiculele nepoluante, conectate și autonome, asigurându-se, în același timp, că acesta este accesibil IMM-urilor inovatoare.

7. Susține inițiativa Fondului pentru inovare de a pune la dispoziție 1,8 miliarde de euro în următorii doi ani pentru sprijinirea întreprinderilor producătoare de baterii din UE, astfel asigurând tranziția către mobilitate curată prin stimularea producției de baterii și componente eficiente din punct de vedere energetic;

8. Propune îmbunătățirea competențelor și abordarea dimensiunii sociale prin pregătirea forței de muncă pentru noile tehnologii și evitarea șomajului cu ajutorul Observatorului european al tranziției echitabile astfel încât recalificarea angajaților din domeniul autovehiculelor să fie asigurată;

9. Se impune dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ca punct de pornire pentru actualizarea și modernizarea parcului auto național, cât și aducerea la standarde europene a serviciilor de alimentare oferite în domeniul naval și aerian;

10. Recomandă studierea metodelor alternative de producere a combustibililor surogat, cum ar fi Procesul Fischer-Tropsch de conversie a monoxidului de carbon și hidrogenului în hidrocarburi standardizate, combustibile în motoarele care se află în utilizare în diversele sectoare publice;

11. Recomandă studierea metodei Bergius pentru producerea de hidrocarburi lichide prin hidrogenarea cărbunului bituminos în condiții de presiune și temperatura ridicată, pentru a fi utilizate ca substanțe combustibile alternative;

12. Recomandă studierea metodei Karrick care, prin procedee de carbonizare și piroliză la temperaturi scăzute a derivatelor de carbon, poate obține combustibili secundari, alternativi, precum și gaze de sinteza combustibile compuse în mare parte din hidrogen și monoxid de carbon;

13. Subliniază faptul că industria auto europeană este un pilon important al economiei UE, fiind un sector major în ceea ce privește producția și locurile de muncă, iar acest sector va funcționa eficient doar în strânsă legătură cu *tranziția ecologică* prin necesitatea de a reduce emisiile poluante, *tranziția digitală* prin integrarea tehnologiilor de vârf, cum ar fi vehiculele autonome și conectate, *globalizarea pieței* prin concurența tot mai intensă de la producătorii din afaceri non-europene și *schimbările de reglementare* prin presiuni din partea legislației UE, cum ar fi standardele stricte de emisii și cerințele de siguranță;

14. Subliniază importanța Master Planului General pentru Transporturi în România (MPGT) pentru implementarea unui sistem de transport eficient economic, sustenabil, sigur, cu impact redus asupra mediului abordând două direcții principale: dezvoltarea infrastructurii de transport de-a lungul rețelei TEN-T și modernizarea infrastructurii de transport existente;

15. Recomandă colaborarea cu Ministerul Energiei care, prin specificul activității sale, poate susține următoarele puncte: Pilonul Inovare și digitalizare, Pilonul Mobilitate curată, Pilonul Competitivitate și reziliența lanțului de aprovizionare, Pilonul Competențe și dimensiunea socială, Pilonul Îmbunătățirea accesului nostru pe piață, asigurarea unor condiții de concurență echitabile și garantarea securității noastre economice;

16. Recomandă promovarea proiectului de realizare a ciclului integrat de producție (minereu de cupru - produs finit) în industria cuprului din România, prin identificarea unui investitor strategic pentru producerea în țară a produselor finite din cupru în concordanță cu dezvoltarea industriei auto, pentru a reduce importurile de produse similare din alte țări;

17. Recomandă asigurarea exploatării superioare a grafitului în România, în vederea producerii pe teritoriul țării a bateriilor;

18. Recomandă sprijinirea industriei producătoare de componente și subansamble pentru mașini electrice;

19. Atrage atenția asupra faptului ca România este un mare importator de mașini uzate, în principal din alte state membre ale UE, astfel încât pe baza statisticilor de la Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări, în 2021 peste 50% din parcul auto era format din autovehicule mai vechi de 16 ani, iar ponderea acestora a crescut în 2022;

20. Se impune un grad ridicat de discernământ și o bună informare tehnică în selectarea vehiculelor care trebuie eliminate din circulație. Vârsta unui vehicul nu este întotdeauna direct proporțională cu poluarea pe care vehiculul o produce, aici intervenind o multitudine de factori de natură tehnică, printre care se află gradul de uzură, gradul de întreținere, stilul de exploatare, frecvența de exploatare, calitatea combustibililor, temperaturile exterioare, etc;

21. Subliniază faptul că stațiile de inspecție tehnică periodică de la nivel național, prin funcționarea lor corectă, alături de verificările efectuate cu strictețe de către Registrul Auto Român, pot avea un rol

mai important în atingerea obiectivelor de reducere a poluării decât multe procese de supra-reglementare în domeniul transporturilor, ele acționând ca un filtru capabil să discearnă între un vehicul relativ nou dar cu întreținere precară care poluează mai mult decât un vehicul cu o vârstă mai mare dar cu întreținere perfectă a sistemelor care gestionează funcționarea motorului și sistemul de tratare a compuşilor rezultați în urma proceselor de combustie;

22. Atrage atenția asupra cantităților considerabile de deșeuri complexe rezultate din vehiculele scoase din uz de care România trebuie să se ocupe prin centrele de dezmembrare existente care nu dețin tehnologiile necesare, pentru a recupera o cantitate de componente și materiale atât de mare pe cât ar fi posibil cu ajutorul tehnologiilor de ultimă generație utilizate în alte țări precum Germania, Austria, Franța sau Japonia;

23. Atrage atenția asupra procesului de reciclare auto din România, unde vehicule scoase din uz ajung fie în centrele de dezmembrări auto, fie în centrele de reciclare de tip Remat unde, de obicei, materialele metalice sunt separate de cele nemetalice în vederea reciclării, iar de cele mai multe ori doar metalele ajung să fie reciclate;

24. Recomandă promovarea și cultivarea spiritului civic în sensul evitării risipei în domeniul transporturilor, astfel încât vehiculele să nu fie percepute de către populație ca fiind bunuri de consum, ci bunuri durabile, atât din punct de vedere al definiției economice, cât și din punct de vedere practic;

25. Recomandă reglementări de natură practică menite să asigure reparabilitatea vehiculelor un număr minim de ani de la data producției, stabilit prin lege, pentru ca acestea să nu devină consumabile sau contribuitori majori la gradul de poluare din pricina imposibilității tehnice sau nefezabilității economice a reparațiilor sistemelor de propulsie și tratare a gazelor de evacuare;

26. Atrage atenția asupra faptului că vor trebui aplicate modificări asupra reglementărilor de protecție a consumatorului prin prisma faptului că puterile generate de motoarele vehiculelor electrice alimentate din baterii variază mult în funcție de gradul de încărcare al bateriei, temperaturile exterioare, temperaturile bateriilor, etc, fenomen care va genera nemulțumiri în rândul consumatorilor pe motivul achiziționării unui vehicul cu putere variabilă;

27. Recomandă efectuarea de studii amănunțite pentru a putea face distincția clară între ceea ce considerăm un vehicul nepoluant și un vehicul care, deși aparent nu poluează în exploatare, poluează în momentul producției și în momentul casării.

Această hotărâre a fost adoptată de către Camera Deputaților în ședința din _____, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE

CAMEREI DEPUTAȚILOR

SORIN MIHAI GRINDEANU

București,
Nr.