A/PNL/801/23.11.2026

Nr.7109A/23.11.2026

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Către: Domnului Daniel-Cătălin Zamfir, Ministrul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului

De la: Sebastian-Ioan Burduja, Deputat PNL, Circumscripția Electorală Nr. 42 București

Obiectul întrebării: Poziția României privind standardele de emisii de CO2 pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare după 2035, înaintea votului din plenul Parlamentului European, și efectele asupra industriei auto românești

Stimate Domnule Ministru,

Industria auto este printre cei mai mari angajatori industriali ai României și principalul ei sector de export, iar regula care îi decide viitorul se scrie acum la Bruxelles, într-un calendar în care votul hotărâtor este programat în decembrie 2026.

Art. 1 alin. (5a) din Regulamentul (UE) 2019/631 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și vehiculele utilitare ușoare noi prevede că, începând din 1 ianuarie 2035, obiectivul pentru media emisiilor parcului de autoturisme noi și pentru cel de vehicule utilitare ușoare noi este o reducere de 100 % față de obiectivul anului 2021. Alin. (5) al aceluiași articol fixează, din 1 ianuarie 2030, reduceri de 55 % pentru autoturisme și de 50 % pentru vehiculele utilitare ușoare. Regulamentul a fost deja relaxat o dată, prin Regulamentul (UE) 2025/1214 din 17 iunie 2025, care a introdus o flexibilitate suplimentară la calcularea conformării producătorilor pentru anii calendaristici 2025-2027.

La 4 noiembrie 2026, Comisia pentru mediu a Parlamentului European a votat relaxarea acestor obiective, cu 48 de voturi pentru, 30 împotrivă și 2 abțineri. Potrivit relatărilor de presă specializată, textul adoptat în comisie coboară obiectivul pentru autoturisme în 2035 la o reducere de 95 % și permite obținerea a încă 7,5 puncte procentuale prin utilizarea oțelului european cu emisii reduse, ceea ce ar putea aduce obiectivul efectiv la 87,5 %, față de 90 % cât propusese Comisia Europeană. Pentru vehiculele utilitare ușoare, obiectivul pentru 2030 ar coborî la 35 %, iar cel pentru 2035 la 80 %, cu același mecanism de creditare.

Votul din plen este programat în sesiunea din decembrie 2026 și dă Parlamentului mandatul de negociere cu Consiliul, iar adoptarea finală cere și votul Consiliului, cu majoritate

calificată, adică cel puțin 15 state membre care reprezintă cel puțin 65 % din populația Uniunii. România are, prin populație, una dintre cele mai mari ponderi din grupul statelor cu industrie auto semnificativă, iar votul ei contează aritmetic.

Am susținut constant că ținta de 100 % pentru 2035 a fost scrisă fără o evaluare de impact pe fiecare stat membru și fără a lua în calcul venitul mediu al cumpărătorului român. Este una dintre măsurile din pachetul Green Deal care au pus cea mai mare presiune pe competitivitatea industriei europene. Un obiectiv exprimat în procente din parcul de vehicule noi se transformă, în România, în vehicule de ocazie mai vechi aduse din alte state membre, fiindcă piața internă nu absoarbe la aceleași prețuri ca piața germană.

Creditul pentru oțelul european cu emisii reduse privește direct România. Avem capacitate de producție de oțel, iar un mecanism care recompensează utilizarea oțelului produs în Uniune ne servește interesul industrial direct. Întrebarea este dacă Guvernul a calculat acest efect și dacă îl susține.

Mai există o verigă pe care discuția publică o sare de obicei, fiindcă obiectivele de parc se aplică producătorilor, iar amenzile pentru depășirea lor se plătesc din profitul care finanțează, printre altele, fabricile de la Mioveni și de la Craiova și rețeaua de furnizori din jurul lor, astfel încât orice decizie luată în decembrie se vede în planurile de producție pentru 2028 și 2029.

Având în vedere aceste considerente, în temeiul art. 112 alin. (1) din Constituția României, republicată, precum și al art. 198-205 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările și completările ulterioare, vă adresez următoarele întrebări:

1. Ce poziție a transmis România în Consiliu privind revizuirea standardelor de emisii de CO2 pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare și la ce reuniuni a fost exprimată?
2. Susține Guvernul coborârea obiectivului pentru autoturisme din 2035 sub nivelul de 100 % prevăzut la art. 1 alin. (5a) din Regulamentul (UE) 2019/631 și, în caz afirmativ, la ce nivel?
3. Susține Guvernul mecanismul de creditare pentru utilizarea oțelului european cu emisii reduse de CO2 și ce estimare are privind efectul acestui mecanism asupra producției de oțel din România?
4. Ce estimare are Ministerul privind efectul obiectivului din 2035 asupra producției de autovehicule din România, pe fiecare dintre cele 2 platforme de producție, și asupra rețelei de furnizori?
5. Câte locuri de muncă depind în prezent, direct și indirect, de industria de automobile și de componente din România, potrivit datelor deținute de Minister?
6. Ce estimare are Ministerul privind efectul obiectivelor pentru 2030 și 2035 asupra vârstei medii a parcului auto din România și asupra importului de autovehicule de ocazie?

7. A solicitat România, în cadrul negocierilor, o evaluare de impact distinctă pentru statele membre cu venit mediu sub media Uniunii, și cu ce rezultat?
8. Ce poziție are Ministerul privind obiectivul pentru vehiculele utilitare ușoare din 2030, care privește direct transportatorii și firmele mici din România?
9. Ce mandat va susține România în negocierile cu Parlamentul European și la votul din Consiliu, și prin ce act se aprobă acest mandat?
10. Ce măsuri naționale de sprijin pentru producția de componente și pentru reconversia forței de muncă din industria auto are Ministerul în pregătire pentru perioada 2027-2030?
11. Ce date deține Ministerul privind evoluția exporturilor de autovehicule și de componente în primele 9 luni ale anului 2026, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2025? Vă rog furnizați orice alte date relevante pentru opinia publică.

Domnule Ministru, vă adresez aceste întrebări cu convingerea că apărarea industriei auto românești este un obiectiv asupra căruia nu avem de ce să ne împărțim. Raportul Draghi a avertizat că decarbonizarea, aplicată fără o politică industrială coerentă, poate lucra împotriva competitivității și a creșterii europene, iar industria auto este primul loc în care acest risc se vede.

Am deplină încredere în capacitatea dumneavoastră și a echipei Ministerului de a duce mandatul României până la capăt în Consiliu, și sunt conștient că fereastra de decizie este scurtă.

Îmi exprim deplina deschidere de a sprijini din Parlament orice măsură necesară și, pentru a putea ancora discuția în date la zi, vă rog să-mi răspundeți la întrebările de mai sus în scris, în termenul prevăzut de Regulamentul Camerei Deputaților.

Cu deosebit respect,

Sebastian-Ioan BURDUJA

Deputat PNL