



COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

In quanto uno degli elementi cardine del [Green Deal europeo](#), che definisce l'impegno della Commissione ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente, la [normativa europea sul clima](#) sancisce nella legislazione l'impegno dell'UE a conseguire l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 e a rendere più ambiziosi gli obiettivi intermedi, fissando il traguardo di riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Ciò è in linea con l'impegno dell'UE a favore dell'azione globale per il clima nel quadro dell'accordo di Parigi. La crisi legata all'invasione russa dell'Ucraina rende ancora più urgente la necessità di ridurre la dipendenza dell'UE dai combustibili fossili, come sottolineato nel [piano REPowerEU](#), che definisce azioni volte a risparmiare energia, diversificare l'approvvigionamento, sostituire i combustibili fossili e realizzare investimenti e riforme intelligenti in tutti i settori economici.

Il trasporto su strada, in particolare, è responsabile di un quinto delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE, con livelli che mostrano una tendenza all'aumento. La necessità del passaggio a una [mobilità a zero emissioni](#) diventa ancora più urgente e più chiara nella prospettiva di ridurre il più rapidamente possibile la dipendenza energetica dell'UE, dato che il trasporto su strada è anche responsabile di un terzo di tutta l'energia finale consumata nell'UE. A tale riguardo, il piano REPowerEU sottolinea la necessità di massimizzare il risparmio di energia e l'efficienza energetica dei trasporti e di accelerare il passaggio a veicoli a emissioni zero che combinano elettrificazione e idrogeno ottenuto senza combustibili fossili in sostituzione dei combustibili fossili.

Al fine di conseguire tali obiettivi climatici più ambiziosi, nel luglio 2021 la Commissione ha adottato un [pacchetto completo di proposte politiche coerenti](#) nell'ambito del [pacchetto "Pronti per il 55 %"](#).

. I trasporti sono altresì responsabili di oltre due terzi di tutte le emissioni di NO_x e rappresentano una quota significativa (circa il 10 % o più) delle emissioni totali di altri inquinanti. Il trasporto su strada, in particolare, continua a rappresentare una quota significativa delle emissioni di tutti i principali inquinanti atmosferici (ad eccezione dei SO_x).

In assenza di ulteriori misure, questo settore non contribuirà in modo adeguato agli obiettivi in materia di clima e inquinamento zero fissati per il 2030 e il 2050 e alla riduzione della dipendenza energetica dell'UE. Gli scenari strategici alla base del piano per l'obiettivo climatico e del pacchetto "Pronti per il 55 %" indicano che occorrerà una maggiore ambizione per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, oltre a politiche volte a migliorare i sistemi di trasporto merci, tra cui il trasferimento modale.

Il settore dei veicoli pesanti è responsabile di oltre un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE e di oltre il 6 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Nel 2019 le emissioni di gas a effetto serra dei veicoli pesanti superavano del 44 % e del 37 % le emissioni totali prodotte rispettivamente dal trasporto aereo e marittimo.

Nel complesso l'industria automobilistica è di fondamentale importanza per l'economia dell'UE, rappresentandone oltre il 7 % del PIL. Garantisce un posto di lavoro - direttamente o indirettamente, nei settori manifatturiero, delle vendite, della manutenzione, della costruzione e dei trasporti e servizi connessi - a 14,6 milioni di europei. L'UE è tra i maggiori produttori mondiali di veicoli a motore e gode di una leadership tecnologica in questo settore. Gli

investimenti di R&S del settore automobilistico dell'UE ammontano a 60,9 miliardi di EUR all'anno. Il settore dei veicoli pesanti ha una notevole rilevanza nell'industria automobilistica, con molti dei principali siti di produzione di veicoli pesanti attivi nell'UE. Sebbene il numero di veicoli pesanti nuovi prodotti annualmente nell'UE, pari a circa 500 000 unità, sia sensibilmente inferiore al numero di autovetture, il valore aggiunto per unità prodotta è notevolmente più elevato per i veicoli pesanti.

Il settore automobilistico sta attraversando una profonda trasformazione strutturale che comprende cambiamenti nelle tecnologie pulite e digitali, in particolare il passaggio da motori a combustione interna a tecnologie a zero-basse emissioni, nonché a veicoli sempre più connessi. L'obiettivo dovrebbe essere quello di consentire al settore automobilistico di mantenere e consolidare la propria leadership nelle tecnologie del futuro.

Le **norme in materia di emissioni di CO₂** dei veicoli pesanti costituiscono un fattore fondamentale per la riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore. L'**obiettivo generale** della presente proposta è stabilire nuove norme in materia di emissioni al fine di ridurre le emissioni di CO₂ e contribuire al passaggio a una mobilità a zero emissioni nel più ampio contesto del conseguimento degli obiettivi più ambiziosi dell'UE in materia di clima entro il 2030 e della neutralità climatica dell'UE entro il 2050.

La proposta è finalizzata al conseguimento di **tre obiettivi specifici**. Il primo consiste nel **ridurre le emissioni di CO₂** prodotte dai veicoli pesanti in modo efficiente sotto il profilo dei costi, in linea con gli obiettivi climatici dell'UE, contribuendo nel contempo a migliorare la sicurezza energetica dell'UE. Considerando che gli effetti delle norme in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti sulla riduzione delle emissioni provocate dallo stock di veicoli non sono immediati e considerando anche le dinamiche del rinnovo del parco veicoli, intervenire tempestivamente è importante per conseguire l'obiettivo di lungo termine.

Il secondo obiettivo specifico consiste nell'apportare agli **operatori e utenti europei dei trasporti**, la maggior parte dei quali sono PMI, i benefici derivanti da una maggiore diffusione di veicoli più efficienti sotto il profilo energetico. I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti inducono i costruttori ad aumentare l'offerta di veicoli a emissioni zero, in modo che i consumatori possano beneficiare di modelli di veicoli a emissioni zero più accessibili e di notevoli risparmi energetici grazie al loro uso, riducendo così il costo totale di proprietà.

Il terzo obiettivo specifico consiste nel consolidare la leadership dell'industria dell'UE **sul piano della tecnologia e dell'innovazione** convogliando gli investimenti nelle tecnologie a zero emissioni. Se da un lato il settore automobilistico è riuscito a sviluppare e produrre tecnologie avanzate per i motori a combustione interna e a commercializzarle su scala mondiale, dall'altro deve ora convogliare sempre più investimenti nelle tecnologie a zero emissioni per diventare un attore di primo piano nella transizione mondiale in corso verso una mobilità a zero emissioni.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

L'iniziativa è strettamente collegata alle proposte adottate nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %".

Garantendo una riduzione delle emissioni del trasporto su strada, le norme in materia di emissioni di CO₂ aiutano in particolare gli Stati membri a conseguire gli obiettivi del regolamento sulla condivisione degli sforzi. Incentivando l'elettrificazione dei veicoli, esse contribuiscono agli obiettivi di efficienza energetica e, fornendo un percorso complementare per l'utilizzo delle energie rinnovabili, anche all'obiettivo delle energie rinnovabili. La proposta è inoltre in linea con le proposte scaturite dalla Conferenza sul futuro dell'Europa, in

particolare le proposte 3 e 4 sui cambiamenti climatici, l'energia, i trasporti, che ribadiscono in modo esplicito la necessità di ridurre ulteriormente la dipendenza dal petrolio e dal gas e di promuovere sia l'uso di veicoli elettrici sia gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica necessarie.

Vi sono chiare complementarità tra le norme in materia di emissioni di CO₂ e lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto su strada. Le norme in materia di emissioni di CO₂ riguardano la fornitura di veicoli più efficienti sotto il profilo dei consumi di carburante e a emissioni zero, in quanto fissano requisiti per i costruttori di veicoli in relazione ai loro parchi veicoli nuovi. L'estensione del sistema di scambio delle quote di emissione, che riguarda l'uso di carburante nell'intero parco veicoli, potrebbe far aumentare la domanda sia di veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante sia di veicoli a emissioni zero, facilitando in tal modo il conseguimento degli obiettivi di efficienza in termini di CO₂ dei costruttori di veicoli.

Le norme in materia di emissioni di CO₂, che garantiscono l'immissione sul mercato di veicoli a emissioni zero, costituiscono inoltre una misura complementare alla direttiva sull'energia da fonti rinnovabili, che incentiva la diffusione di carburanti da fonti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per i veicoli dello stock con motore a combustione.

Vi sono inoltre notevoli sinergie tra le norme in materia di emissioni di CO₂, il sistema rafforzato per lo scambio di quote di emissioni (ETS) e la direttiva sull'energia da fonti rinnovabili. Il sistema per lo scambio di quote di emissioni e la direttiva sull'energia da fonti rinnovabili daranno impulso alla decarbonizzazione della produzione di energia elettrica, facendo sì che i veicoli a zero emissioni, con l'incentivo dato dalle norme in materia di emissioni di CO₂, siano progressivamente alimentati da fonti energetiche rinnovabili, permettendo di conseguire la decarbonizzazione di tutte le emissioni "dal pozzo alla ruota".

Esistono inoltre importanti sinergie con la proposta di omologazione Euro 7 per le emissioni, che garantisce che tutti i veicoli siano tanto puliti quanto tecnologicamente ed economicamente realizzabili. Ciò è particolarmente importante in quanto anche i veicoli a zero emissioni rilasciano ancora microplastiche dagli pneumatici e particolato dai sistemi di frenatura. Si propone di regolamentare tali emissioni diverse da quelle dallo scarico nella norma Euro 7.

Infine, se da un lato le norme in materia di emissioni di CO₂ garantiscono la fornitura di veicoli a emissioni zero, dall'altro il **regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi** è uno strumento complementare necessario per affrontare gli ostacoli di mercato che frenano la creazione dell'infrastruttura.

Una combinazione di tassazione dell'energia, investimenti nelle infrastrutture di ricarica e rifornimento, una nuova fissazione del prezzo del carbonio e norme aggiornate in materia di CO₂ garantisce un approccio equilibrato ed efficace sotto il profilo dei costi per la riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto su strada, affrontando gli ostacoli e le carenze del mercato e fornendo agli investitori la certezza necessaria per indurli a investire in tecnologie a emissioni zero.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente proposta è coerente con tutte le azioni e le politiche dell'UE e aiuta l'UE a conseguire l'obiettivo più ambizioso per il 2030 e una transizione efficace ed equa verso l'obiettivo di neutralità climatica entro il 2050, come affermato dalla Commissione nella comunicazione sul Green Deal europeo.

Insieme alla proposta che fa parte del pacchetto "Pronti per il 55 %", a Next Generation EU, al piano REPowerEU e al quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027, l'iniziativa

contribuirà a realizzare la duplice transizione verde e digitale cui l'Europa ambisce. La combinazione di queste politiche accelererà il passaggio a un'economia pulita e sostenibile, coniugando l'azione per il clima con la crescita economica. L'iniziativa è inoltre coerente con le politiche dell'Unione in materia di economia pulita e circolare, mobilità sostenibile e intelligente e con gli obiettivi del piano d'azione per l'inquinamento zero¹. Poiché l'accelerazione della diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero comporterà una riduzione dell'inquinamento atmosferico, con benefici collaterali anche per l'acqua e il suolo grazie al minor inquinamento tramite deposizione atmosferica, l'iniziativa contribuisce agli obiettivi in materia di aria pulita, anche attraverso le norme più rigorose in materia di qualità dell'aria contenute nella proposta di revisione² delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente.

Come annunciato nella comunicazione dal titolo "**Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa**"³, la Commissione sta lavorando con le autorità pubbliche, i portatori di interessi e le parti sociali a un processo di co-creazione per individuare i percorsi di transizione verde e digitale che sosterranno l'espansione della produzione di veicoli a emissioni zero, la rapida realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la conseguente riqualificazione dei lavoratori. Il piano industriale del Green Deal⁴ migliorerà la competitività dell'industria europea a zero emissioni nette e sosterrà la rapida transizione verso la neutralità climatica. Il piano mira a creare un contesto più favorevole all'aumento della capacità produttiva dell'UE per le tecnologie e i prodotti a zero emissioni nette, necessari per conseguire gli ambiziosi obiettivi climatici dell'Europa.

Questa iniziativa è inoltre coerente con la politica dell'UE in materia di ricerca e innovazione. Il sostegno allo sviluppo di tecnologie a emissioni zero è contemplato anche dal programma quadro dell'UE per la ricerca e l'innovazione, in particolare attraverso i partenariati di Orizzonte Europa.

L'iniziativa è coerente con i finanziamenti dell'UE per i veicoli a zero-basse emissioni e per i trasporti puliti. I finanziamenti concessi attraverso il Fondo di coesione, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo per una transizione giusta ammontano nell'insieme a 8,2 miliardi di EUR per le infrastrutture di trasporto urbano pulito, 5,1 miliardi di EUR per il materiale rotabile per il trasporto urbano pulito, 1,1 miliardi di EUR per le infrastrutture per i combustibili alternativi, 408 milioni di EUR per la digitalizzazione dei trasporti urbani - riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e 141 milioni di EUR per la digitalizzazione del trasporto su strada - riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Inoltre il sostegno del dispositivo per la ripresa e la resilienza ammonta a 7,7 miliardi di EUR per le infrastrutture di trasporto urbano pulito, 5,4 miliardi di EUR per il materiale rotabile per il trasporto urbano pulito, 60 milioni di EUR per la digitalizzazione dei trasporti se destinati in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel trasporto urbano, 380 milioni di EUR per la digitalizzazione dei trasporti se destinati in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada e 7,6 miliardi di EUR per i veicoli a zero-basse emissioni.

Il 12 gennaio 2023 è entrato in vigore il regolamento sulle sovvenzioni estere. Le nuove norme per contrastare le distorsioni causate dalle sovvenzioni estere consentiranno all'UE di rimanere aperta agli scambi e agli investimenti, garantendo allo stesso tempo condizioni di parità per tutte le imprese che operano nel mercato unico.

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Ai sensi dell'articolo 191 e dell'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, l'Unione europea deve contribuire al perseguimento, tra l'altro, dei seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente; promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici. Il regolamento (UE) 2019/1242 e il regolamento (UE) 2018/956 si basavano entrambi sull'articolo 192 TFUE.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Il cambiamento climatico è un problema transfrontaliero, che non può essere risolto unicamente con un'azione nazionale o locale. Il coordinamento dell'azione per il clima deve essere svolto a livello europeo e, ove possibile, a livello globale. L'azione dell'UE è giustificata sulla base della sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Dal 1992 l'Unione europea si è adoperata per mettere a punto soluzioni congiunte e promuovere un'azione globale per affrontare i cambiamenti climatici. Più in particolare, l'azione a livello dell'UE consentirà di conseguire, in modo efficace rispetto ai costi, gli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2030 e quelli di riduzione a lungo termine, garantendo al contempo l'equità e l'integrità ambientale. Gli articoli da 191 a 193 TFUE confermano e specificano le competenze dell'UE in materia di cambiamenti climatici.

Alla luce dell'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2030 e in prospettiva dell'obiettivo della neutralità climatica, da conseguire entro il 2050, è necessaria un'azione più incisiva dell'UE per garantire un contributo sufficientemente elevato del settore del trasporto su strada.

Anche se le iniziative a livello nazionale, regionale e locale possono creare sinergie, da sole non saranno sufficienti, anche in considerazione della dimensione internazionale intrinseca del trasporto di merci su strada. La mancanza di un'azione coordinata a livello dell'UE si tradurrebbe in un rischio di frammentazione del mercato interno a causa della diversità dei sistemi nazionali, dei diversi livelli di ambizione e dei diversi parametri di progettazione. Da soli, i singoli Stati membri rappresenterebbero inoltre un mercato troppo piccolo per stimolare cambiamenti a livello dell'industria e creare economie di scala.

• Proporzionalità

La presente proposta rivede le norme vigenti in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici stabiliti nella normativa sul clima. La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, garantendo nel contempo l'equità e la protezione dell'ambiente. I costi aggiuntivi previsti in relazione alla proposta sono compensati dai benefici garantiti.

• Scelta dell'atto giuridico

La proposta prevede una modifica del regolamento (UE) 2019/1242 e un regolamento è pertanto l'unico strumento giuridico appropriato.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Il regolamento (UE) 2019/1242 relativo ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti è stato adottato ed è entrato in vigore nel 2019. Fissa nuovi obiettivi vincolanti in materia di CO₂ che iniziano ad applicarsi a partire dal 2025. In questa fase non è possibile valutare l'effettiva applicazione di tali disposizioni.

Tuttavia una revisione è necessaria per allineare il regolamento alle ambizioni del Green Deal europeo e agli obiettivi rafforzati di riduzione delle emissioni della normativa europea sul clima. Tali modifiche sono state oggetto di una valutazione d'impatto.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Al fine di raccogliere prove e assicurare una maggiore trasparenza, la Commissione ha organizzato una consultazione pubblica dal 20 dicembre 2021 al 14 marzo 2022. Nell'allegato 2 della valutazione d'impatto relativa alla presente proposta sono presentati una sintesi dettagliata e i risultati. Più precisamente, la Commissione ha chiesto pareri ai seguenti portatori di interessi: gli Stati membri (autorità nazionali e regionali), i costruttori di veicoli, i fornitori di componenti e materiali, gli acquirenti di veicoli (privati, imprese, società di gestione di parchi veicoli), i fornitori di energia, le ONG attive in campo ambientale, nei trasporti e nella protezione dei consumatori, le parti sociali, gli istituti accademici e di ricerca.

Oltre alla consultazione pubblica, sono stati richiesti pareri anche con le modalità illustrate di seguito: i) riunioni con le associazioni di settore pertinenti, i costruttori di veicoli, i fornitori di componenti e materiali, gli operatori dei trasporti, le ONG; ii) documenti di sintesi presentati dai portatori di interessi o dalle autorità degli Stati membri. Le conclusioni principali possono sintetizzarsi come riportato di seguito.

La maggioranza dei partecipanti si è pronunciata a favore degli obiettivi di "ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi in modo efficace sotto il profilo dei costi, in linea sia con l'obiettivo climatico generale di una riduzione di almeno il 55 % entro il 2030 sia con l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050".

Sebbene in misura minore rispetto al primo, la maggioranza dei partecipanti si è pronunciata a favore anche degli altri due obiettivi ("ridurre il consumo energetico dell'UE e la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili e consolidare la leadership tecnica" e "industriale e stimolare l'occupazione nella catena del valore dei veicoli pesanti dell'UE").

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, la maggioranza dei partecipanti appartenenti a tutti i gruppi di portatori di interessi si è pronunciata a favore della fissazione di nuovi obiettivi per gli autocarri di peso superiore a 7,5 tonnellate, gli autobus urbani e i pullman.

Per quanto riguarda i livelli obiettivo, la consultazione ha rispecchiato il sostegno generale al loro rafforzamento sia a lungo che a breve termine. Le ONG attive in campo ambientale e i costruttori di veicoli a emissioni zero hanno chiesto la massima ambizione, mentre i costruttori di veicoli, gli operatori dei trasporti, i fornitori di componenti e i fornitori di combustibili si sono pronunciati a favore di obiettivi meno ambiziosi. La definizione di norme per rimorchi e semirimorchi è stata considerata importante da tutti i portatori di interessi, fatta eccezione per la metà degli operatori dei trasporti che hanno espresso pareri discordi. Per quanto riguarda l'eventuale introduzione di un meccanismo per la contabilizzazione dei combustibili da fonti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ai fini del rispetto degli obiettivi in materia di CO₂, la consultazione ha fatto emergere posizioni contrastanti.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per la valutazione quantitativa dell'impatto economico sociale e ambientale, la valutazione d'impatto si è basata su una serie di scenari messi a punto per il modello PRIMES. Tale analisi è stata integrata dall'applicazione di altri strumenti di modellizzazione, quali E3ME e il modello DIONE del JRC.

I dati di monitoraggio relativi alle emissioni di gas a effetto serra e ad altre caratteristiche del parco veicoli pesanti nuovi sono stati ricavati dai dati annuali di monitoraggio comunicati dagli Stati membri e dai costruttori e raccolti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) a norma del regolamento (UE) 2018/956.

Ulteriori informazioni sono state raccolte mediante contratti di prestazioni di servizi commissionati a contraenti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto si basa su scenari di modellizzazione integrata che riflettono l'interazione dei diversi strumenti politici sugli operatori economici, al fine di garantire la complementarità, la coerenza e l'efficacia nel conseguimento dell'ambizione climatica per il 2030 e il 2050. Tali scenari tengono conto delle politiche proposte nel luglio 2021 nell'ambito del pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %" e del più recente piano REPowerEU, nonché delle nuove norme Euro 7 proposte.

Inoltre la valutazione d'impatto che correda la proposta è stata preparata e sviluppata in linea con le indicazioni dell'iniziativa "Legiferare meglio". Il 16 settembre 2022 il comitato per il controllo normativo ha espresso un parere negativo. A seguito di una nuova presentazione, il 6 dicembre 2022 il comitato ha espresso un parere positivo con riserve.

I miglioramenti, indicati dal comitato, sono stati integrati nella versione finale

e riguardano in particolare i punti principali seguenti:

- individuazione del restante divario nella riduzione delle emissioni di CO₂ che l'iniziativa intende colmare;
- ulteriore descrizione dello scenario di riferimento;
- informazioni supplementari sui costi e i benefici complessivi per le combinazioni di opzioni più pertinenti e sulla loro proporzionalità;
- chiarimenti sull'opzione prescelta;
- discussione sui vincoli e sui rischi derivanti dalla potenziale sottoutilizzazione delle tecnologie chiave e delle infrastrutture di sostegno, compresa un'ulteriore analisi delle incertezze che influenzano i risultati;
- ulteriore approfondimento in merito alla competitività internazionale del settore dei veicoli pesanti.

Opzioni strategiche

La valutazione d'impatto ha analizzato le opzioni strategiche raggruppate in temi finalizzate a risolvere i problemi individuati e conseguire gli obiettivi strategici.

- (1) Obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi (ambito di applicazione, livelli, tempistica, modalità).

Per quanto riguarda i livelli obiettivo, le opzioni considerate hanno preso in esame tre traiettorie fino al 2040 che tengono conto anche dell'obiettivo di conseguire una riduzione delle emissioni dei trasporti del 90 % entro il 2050.

Al fine di contribuire al conseguimento di un obiettivo generale più ambizioso per il 2030 e alla neutralità climatica entro il 2050, l'opzione prescelta prevede di rafforzare in modo significativo gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli pesanti nuovi dell'UE a partire dal 2030 e di estenderne l'ambito di applicazione. Ciò darà il necessario impulso per accelerare l'approvvigionamento sul mercato di veicoli a emissioni zero, apporterà benefici agli utenti dei veicoli e stimolerà la leadership in materia di innovazione e tecnologia, limitando al contempo l'aumento dei costi per i costruttori. Le norme in materia di veicoli pesanti contribuiscono anche a ridurre gli inquinanti atmosferici.

Per quanto riguarda la tempistica per la fissazione di obiettivi più rigorosi, l'opzione prescelta consiste nel mantenere l'approccio normativo che prevede la fissazione di nuovi obiettivi in fasi di cinque anni al fine di tenere conto dei cicli di sviluppo nel settore automobilistico.

Le eventuali entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso rimarrebbero parte del bilancio generale dell'UE. Le altre opzioni considerate avrebbero aumentato significativamente gli oneri amministrativi senza apportare benefici diretti al settore automobilistico durante la transizione.

Si introdurrebbe la possibilità di concedere un obiettivo in deroga ai piccoli costruttori sia dell'UE che di paesi terzi.

(2) Incentivi specifici per veicoli a zero-basse emissioni (ZLEV).

Sono state prese in considerazione diverse opzioni per quanto riguarda il meccanismo di incentivazione per i veicoli ZLEV, per quanto riguarda sia il tipo di meccanismo sia il tipo di veicoli. L'opzione prescelta prevede di porre fine, a partire dal 2030, al sistema di incentivi per i veicoli ZLEV, in quanto la diffusione sul mercato di tali veicoli sarà sospinta dagli obiettivi più rigorosi in materia di CO₂ applicabili a partire da tale data. Ciò permetterebbe inoltre di semplificare la legislazione, evitando il rischio di comprometterne l'efficacia.

(3) Un meccanismo per tenere conto del potenziale contributo dei combustibili da fonti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ai fini della valutazione della conformità agli obiettivi.

A tale riguardo, sono state prese in considerazione due opzioni: un fattore di correzione del carbonio o un sistema di crediti. L'opzione prescelta non include tuttavia un meccanismo contabile di questo tipo perché non sarebbe efficiente in termini di costi, né per i costruttori né per gli operatori e per la società nel suo complesso, non permetterebbe di definire in modo chiaro le responsabilità dei diversi soggetti ai fini del conseguimento degli obiettivi, comprometterebbe l'efficacia della legislazione e aumenterebbe gli oneri e la complessità amministrativi. La promozione dell'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio è perseguita attraverso la revisione della direttiva sulle energie rinnovabili e delle direttive sullo scambio di quote di emissioni dell'UE e sulla tassazione dell'energia.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

In linea con l'impegno della Commissione per "Legiferare meglio", la proposta è stata preparata in uno spirito di inclusione, sulla base della trasparenza e del coinvolgimento continuo dei portatori di interessi.

Rispetto al regolamento attuale non ci si aspetta che la proposta aumenterà i costi amministrativi per le imprese e i cittadini. Al fine di contribuire alla semplificazione si

propone inoltre di sopprimere, a partire dal 2030, una disposizione esistente, ovvero il meccanismo di incentivazione con "bonus" per i veicoli ZLEV, e di introdurre un'esenzione per i piccoli costruttori.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea⁵. In particolare contribuisce a promuovere l'obiettivo di un livello elevato di tutela ambientale secondo il principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'analisi e il trattamento delle varie serie di dati relative alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti sono elementi essenziali dell'attuazione e dell'applicazione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂. In considerazione dei significativi effetti giuridici connessi all'analisi e al trattamento di tali serie di dati, serve impegno per garantire la correttezza e l'affidabilità di tali attività. Sarebbero necessarie ulteriori risorse in seno alla Commissione e all'Agenzia europea dell'ambiente. Una ripartizione dettagliata dell'incidenza sul bilancio figura nella scheda finanziaria legislativa.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

È già in vigore un sistema consolidato per monitorare l'attuazione del regolamento (UE) 2019/1242. Gli Stati membri e i costruttori comunicano annualmente alla Commissione le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione.

La Commissione, con il sostegno dell'AEA, pubblica ogni anno i dati di monitoraggio finali relativi al periodo di riferimento precedente, compresi i calcoli delle prestazioni specifiche del costruttore in relazione agli obiettivi o alla traiettoria in materia di CO₂. La legislazione continuerà a basarsi su questo quadro per il monitoraggio e la conformità ben consolidato.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Articolo 1, paragrafo 1: modifica dell'articolo 1 – Oggetto e finalità

L'articolo 1 è modificato per spiegare che la proposta stabilisce anche l'obbligo di monitoraggio e comunicazione di determinati dati relativi ai veicoli pesanti nuovi.

Articolo 1, paragrafo 2: modifica dell'articolo 2 – Ambito di applicazione

L'articolo 2 è modificato per estendere l'ambito di applicazione del regolamento al più ampio ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 2018/956, includendo ora rimorchi, autobus urbani, pullman e altri tipi di autocarri. I riferimenti alla direttiva 2007/46/CE⁶ (direttiva quadro sull'omologazione), che è stata abrogata a decorrere dal 1° settembre 2020, sono sostituiti con i riferimenti al regolamento (UE) 2018/858⁷ (regolamento sull'omologazione)

⁵ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

⁶ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.

⁷ Regolamento (UE) 2018/858, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità

che si applica a partire da tale data. I veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico non sono soggetti agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂.

Articolo 1, paragrafo 3: modifica dell'articolo 3 – Definizioni

Talune definizioni sono aggiornate o aggiunte.

Articolo 1, paragrafo 4: nuovi articoli 3 bis e 3 ter

È aggiunto l'articolo 3, lettera a), che stabilisce in che misura le emissioni specifiche di CO₂ del parco veicoli pesanti nuovi dell'Unione sono ridotte in determinati anni e definisce le modalità di assegnazione di tali obiettivi ai sottogruppi di veicoli pesanti.

Chiarisce inoltre che gli obiettivi non si applicano ai veicoli per uso speciale, fuoristrada, fuoristrada per uso speciale e professionali, come le gru mobili, i veicoli forestali o agricoli.

All'articolo 3 ter sono fissati requisiti in materia di emissioni di CO₂ relativi al parco di rimorchi nuovi dell'Unione e obiettivi per i veicoli a emissioni zero per gli autobus urbani. Detti obiettivi per i veicoli a emissioni zero non si applicano ai pullman utilizzati per il trasporto regionale e a lunga distanza di passeggeri che sono soggetti unicamente agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui all'articolo 3 bis.

Articolo 1, paragrafo 6: modifica dell'articolo 5 – Veicoli pesanti a zero-basse emissioni

L'articolo 5 è modificato per porre fine al sistema di incentivi per i veicoli a zero-basse emissioni nel 2029.

Articolo 1, paragrafo 7: modifica dell'articolo 6 – Obiettivi specifici per le emissioni di CO₂ di un costruttore

L'articolo 6 è modificato per includere le emissioni di CO₂ relative ai rimorchi e l'obiettivo dei veicoli a emissioni zero per gli autobus negli obiettivi specifici di emissioni di CO₂ di un costruttore.

Articolo 1, paragrafo 8: nuovi articoli 6 bis – Trasferimento di veicoli tra costruttori e 6 ter – Esenzione per i costruttori che producono pochi veicoli

È aggiunto un nuovo articolo 6 bis che offre ai costruttori la possibilità di trasferire singoli veicoli ai fini del calcolo delle loro emissioni specifiche medie di CO₂, a determinate condizioni.

È aggiunto un nuovo articolo 6 ter, che offre ai costruttori responsabili dell'immatricolazione di meno di 100 veicoli pesanti nuovi nell'UE la possibilità di essere esentati dagli obiettivi in materia di emissioni di CO₂.

Articolo 1, paragrafo 9: modifica dell'articolo 7 – Crediti e debiti di emissioni

L'articolo 7 è modificato per consentire ai costruttori di tenere conto dei crediti o dei debiti di emissioni anche dopo il periodo di riferimento del 2029. È inoltre determinata una traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento compreso tra il 2030 e il 2040.

tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE.

Articolo 1, paragrafo 10: nuovi articoli 7 bis – Attribuzione di veicoli a un costruttore e 7 ter – Calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ dei veicoli della categoria M

È aggiunto l'articolo 7 bis per stabilire in che modo i veicoli immatricolati sono attribuiti a un costruttore ai fini della valutazione della conformità. È aggiunto un nuovo articolo 7 ter per stabilire le modalità di calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ dei veicoli della categoria M qualora il costruttore del veicolo primario non sia il costruttore del veicolo completato.

Articolo 1, paragrafo 12: modifica dell'articolo 9 – Verifica dei dati di monitoraggio

L'articolo 9 è modificato per includere altri casi in cui le autorità di omologazione e i costruttori devono comunicare alla Commissione eventuali scostamenti dai dati comunicati.

Articolo 1, paragrafo 13: modifica dell'articolo 10 – Valutazione delle emissioni di CO₂ di riferimento

L'articolo 10 è modificato per includere la valutazione delle emissioni di CO₂ di riferimento dei sottogruppi di veicoli aggiunti all'ambito di applicazione esteso.

Articolo 1, paragrafo 14: modifica dell'articolo 11 – Pubblicazione dei dati e prestazioni del costruttore

È aggiunto un nuovo paragrafo per consentire alla Commissione di integrare gli atti di esecuzione di cui al medesimo articolo quando le emissioni di riferimento devono essere adeguate a seguito di modifiche alla procedura di determinazione del CO₂.

Articolo 1, paragrafo 15: modifica dell'articolo 13 – Verifica delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in servizio

All'articolo 13, paragrafo 3, è aggiunta una frase che stabilisce l'obbligo per l'autorità di omologazione responsabile di rilasciare una dichiarazione di correzione con i dati corretti e di trasmetterla alla Commissione e alle parti interessate qualora i dati contenuti nella documentazione di omologazione non possano essere rettificati a norma del regolamento (UE) 2018/858.

Articolo 1, paragrafo 16: nuovi articoli da 13 bis a 13 septies

Gli articoli da 13 bis a 13 septies integrano il regolamento (UE) 2019/1242 modificato aggiungendovi gli articoli da 4 a 9 del regolamento (UE) 2018/956.

Nuovo articolo 13 bis – Monitoraggio e comunicazione da parte degli Stati membri

È aggiunto un nuovo articolo 13 bis, corrispondente in gran parte all'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/956, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di monitorare e comunicare determinati dati relativi ai veicoli pesanti nuovi.

Nuovo articolo 13 ter – Monitoraggio e comunicazione da parte dei costruttori o di altri soggetti

È aggiunto un nuovo articolo 13 ter, corrispondente in gran parte all'articolo 5 del regolamento (UE) 2018/956, che stabilisce l'obbligo per i costruttori o altri soggetti di monitorare e comunicare determinati dati relativi ai veicoli pesanti nuovi. È aggiunto un nuovo paragrafo che chiarisce gli obblighi per i costruttori e gli altri soggetti responsabili della determinazione di un veicolo pesante.

Nuovo articolo 13 quater – Registro centralizzato

È aggiunto un nuovo articolo 13 quater, corrispondente in gran parte all'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/956, che stabilisce l'obbligo per la Commissione di tenere e aggiornare un registro centralizzato.

Nuovo articolo 13 quinquies – Prove di verifica su strada

È aggiunto un nuovo articolo 13 quinquies, corrispondente in gran parte all'articolo 7 del regolamento (UE) 2018/956, che stabilisce l'obbligo per la Commissione di monitorare i risultati delle prove di verifica su strada in linea con l'articolo 7 del regolamento (UE) 2018/956.

Nuovo articolo 13 sexies – Qualità dei dati

È aggiunto un nuovo articolo 13 sexies, corrispondente in gran parte all'articolo 8 del regolamento (UE) 2018/956, che stabilisce l'obbligo per la Commissione, le autorità competenti e i costruttori di garantire la qualità dei dati sulla base di un atto di esecuzione che deve essere adottato dalla Commissione.

Nuovo articolo 13 septies – Sanzioni amministrative

È aggiunto un nuovo articolo 13 septies, corrispondente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2018/956, relativo alle sanzioni amministrative.

Articolo 1, paragrafo 17: modifica dell'articolo 14 – Modifiche degli allegati

L'articolo 14 definisce tutti i poteri conferiti alla Commissione per modificare gli elementi tecnici contenuti negli allegati con atti delegati. L'articolo combina i poteri conferiti in precedenza dai regolamenti (UE) 2018/956 e (UE) 2019/1242 e aggiunge nuovi poteri che si sono resi necessari a causa dell'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento proposto.

Articolo 1, paragrafo 18: modifica dell'articolo 15 – Riesame e relazione

L'articolo 15 propone una revisione del regolamento proposto nel 2028.

Articolo 1, paragrafo 19: modifica dell'articolo 17 – Esercizio della delega

I paragrafi 2, 3 e 6 sono aggiornati per aggiungere i riferimenti ai poteri previsti negli articoli aggiuntivi di nuova introduzione che integrano il precedente regolamento (UE) 2018/956 sul monitoraggio e la comunicazione.

L'**articolo 2** abroga il regolamento (UE) 2018/956.

L'**articolo 3** fissa la data di entrata in vigore del presente regolamento.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, adottato nel dicembre del 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è al centro della comunicazione sul "Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019³. I gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione non hanno fatto che accentuare la necessità e il valore del Green Deal europeo.
- (2) Il Green Deal europeo combina un'ampia serie di misure e iniziative tra loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Questa transizione incide tuttavia in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ Comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

- (3) Nell'aggiornamento del contributo determinato a livello nazionale presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
- (4) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica per l'insieme dell'economia entro il 2050. Il regolamento stabilisce anche l'impegno vincolante per l'Unione di ridurre internamente le emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
- (5) Tutti i settori dell'economia sono tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada.
- (6) Il pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", adottato dalla Commissione europea nel 2021, è inteso ad attuare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030. Esso copre una serie di settori d'intervento. La revisione del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ è parte integrante del pacchetto.
- (7) La comunicazione REPowerEU⁶ ha delineato un piano per rendere l'UE indipendente dai combustibili fossili russi ben prima della fine di questo decennio. Tra gli aspetti evidenziati nella comunicazione vi è l'importanza di rendere ancor più efficiente il settore dei trasporti e ridurre il consumo di carburanti fossili, che possono essere sostituiti combinando l'elettrificazione e l'uso di idrogeno pulito.
- (8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario rafforzare gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.
- (9) L'esistenza di obblighi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbe incentivare l'aumento dei veicoli a emissioni zero immessi sul mercato dell'Unione, apportando così benefici agli utenti e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. Tra i veicoli a emissioni zero figurano attualmente i

⁴ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Piano REPowerEU", COM(2022) 230 final del 18 maggio 2022.

veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche proseguono.

- (10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e stimoli l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi.
- (11) La nuova strategia industriale aggiornata⁷ prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa". Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero.

Il piano industriale del Green Deal⁸ migliorerà la competitività dell'industria europea a zero emissioni nette e sosterrà la transizione rapida verso la neutralità climatica. Il piano mira a creare nell'Unione un contesto più favorevole all'aumento della capacità produttiva di tecnologie e prodotti a zero emissioni nette, necessari per conseguire gli ambiziosi obiettivi climatici dell'Europa.

- (12) Gli obiettivi per il parco veicoli dell'Unione devono necessariamente essere accompagnati dallo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento, oggetto della proposta della Commissione di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁹.
- (13) La transizione verso la neutralità climatica richiede investimenti sostanziali nelle reti elettriche, specialmente per rafforzarne la capacità, la resilienza e lo stoccaggio e per aggiungere connessioni. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, con i livelli-obiettivo per il 2030 proposti all'articolo 3 bis, la quota di veicoli a emissioni zero sul parco totale di veicoli in circolazione e il consumo di energia elettrica nel settore rimarranno limitati. Altrettanto limitato sarà pertanto anche l'impatto sulla rete elettrica.
- (14) I costruttori dovrebbero disporre di sufficiente flessibilità per adeguare nel tempo il proprio parco veicoli così da gestire la transizione verso veicoli a emissioni zero in

⁷ Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

⁸ COM(2023) 62 final del 1° febbraio 2023.

⁹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

modo efficiente in termini di costi, ed è pertanto opportuno mantenere l'approccio che consiste nel ridurre i livelli-obiettivo in fasi quinquennali.

- (15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, non è possibile prevedere con precisione se gli sviluppi tecnologici avverranno a una rapidità tale da garantire che la tecnologia con emissioni zero dallo scarico sia una scelta praticabile per tutti gli usi di nicchia. Vi rientra, ad esempio, l'uso di veicoli pesanti a lungo raggio in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche, o l'uso di pullman e autocarri per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. Questi veicoli dovrebbero costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. Alla luce di tali considerazioni è opportuno lasciare un certo margine nell'obiettivo per il 2040 per tener conto degli sviluppi tecnologici a venire.
- (16) Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori dovrebbero valutare, in sede di aggiudicazione degli appalti per l'acquisto o l'uso dei veicoli di cui all'allegato I, punto 4.2, la resilienza dell'approvvigionamento, anche considerando le "Linee guida sulla partecipazione di offerenti e beni di paesi terzi al mercato degli appalti dell'UE" (C(2019) 5494 final).
- (17) Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'Unione dal 2030 in poi, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero molto più alto di veicoli a emissioni zero. In tale contesto, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a zero-basse emissioni ("*ZLEV*", *zero- and low-emission vehicles*) non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/1242. Questo meccanismo dovrebbe pertanto essere soppresso a partire dal 2030.
- (18) La possibilità di destinare le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come disposto dall'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1242 e se ne è concluso che farebbe lievitare in modo significativo gli oneri amministrativi, senza apportare benefici diretti al settore automobilistico nella sua transizione. Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero pertanto continuare ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1242.
- (19) L'oggetto del regolamento (UE) 2019/1242 dovrebbe essere ampliato per includervi anche gli obblighi di monitoraggio e comunicazione che il presente regolamento integra nel suddetto.
- (20) È opportuno modificare il regolamento (UE) 2019/1242 perché il suo ambito di applicazione coincida con quello del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰.
- (21) I veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della legislazione in materia di omologazione degli autoveicoli, come i trattori agricoli e forestali, i veicoli progettati e costruiti per essere utilizzati dalle forze armate e i veicoli cingolati, le cui emissioni di CO₂ non sono determinate, non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO₂ fissati nel presente regolamento.

¹⁰ Regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1).

Anche i veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o per assistenza medica d'urgenza, che sono omologati su base volontaria, dovrebbero essere esentati dall'obbligo di rispettare gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ del presente regolamento per non disincentivarne l'omologazione volontaria con le conseguenti implicazioni negative per la sicurezza e l'ambiente, a meno che il costruttore non chieda di includerli.

Gli Stati membri dovrebbero anche avere la facoltà di indicare una deroga all'obbligo di rispettare gli obiettivi per i veicoli non appositamente progettati, ma immatricolati, per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio, dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, dalle forze armate o per assistenza medica d'urgenza, come i pullman normali utilizzati per il trasporto della polizia o delle forze armate, confermando che tale esenzione risponde all'interesse pubblico.

I veicoli appartenenti ai gruppi di veicoli omologati le cui emissioni di CO₂ non sono ancora state determinate per ragioni tecniche non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO₂ fissati nel presente regolamento. Si tratta, ad esempio, di veicoli per uso speciale, come gru mobili, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili idrauliche o veicoli per trasporti eccezionali, veicoli fuoristrada, come determinati veicoli utilizzati nelle attività minerarie, silvicole e agricole, nonché altri veicoli con configurazioni non standard degli assi, come i veicoli con più di quattro assi o più di due assi motore, gli autobus di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 7,5 t e gli autocarri di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 5 t.

I veicoli professionali, come gli autocarri per rifiuti, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, dovrebbero continuare a essere esentati dal calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori.

- (22) È opportuno introdurre alcune definizioni per armonizzare la terminologia con quella della legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli, in particolare il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ e il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione¹².
- (23) Ai fini delle nuove disposizioni sul trasferimento di veicoli tra costruttori e dell'introduzione dell'esenzione per i costruttori che producono solo pochi veicoli, è opportuno aggiungere al regolamento (UE) 2019/1242 la definizione del termine "gruppo di soggetti collegati", seguendo in sostanza la terminologia del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ per i veicoli leggeri.

¹¹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

¹² Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1).

¹³ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali

- (24) Per stabilire gli obblighi dei singoli costruttori, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per il nuovo parco veicoli pesanti dell'Unione dovrebbero essere tradotti in obiettivi di riduzione specifici per sottogruppi da definire in base alle caratteristiche tecniche dei veicoli che li compongono.
- (25) Poiché le emissioni di CO₂ legate ai rimorchi hanno un forte impatto sulle emissioni totali di CO₂ e sul consumo energetico dei veicoli a motore, è opportuno definire anche gli obiettivi per i rimorchi.
- (26) Data la maturità tecnica del sottosettore e la necessità di migliorare la qualità dell'aria nelle città, è auspicabile fissare una quota minima obbligatoria di nuovi autobus urbani a emissioni zero.
- (27) La quota minima obbligatoria di autobus urbani a emissioni zero dovrebbe rispondere al bisogno di trasporti pubblici a prezzi accessibili, anche nelle zone rurali. L'aumento dell'offerta di autobus urbani a emissioni zero risultante dalla quota minima obbligatoria dovrebbe avere un effetto positivo sui costi di acquisto, sia in termini di prezzo di acquisto iniziale che di costo totale di proprietà degli autobus urbani a emissioni zero, dato il risparmio di carburanti d'origine fossile ottenuto dal loro servizio. Gli appalti comuni di autobus urbani basati sulla piattaforma Clean Bus possono ridurre ulteriormente il costo di acquisto e gli Stati membri potrebbero ricorrere al proposto Fondo sociale per il clima per sostenere i cittadini vulnerabili con biglietti o abbonamenti ridotti o gratuiti per i trasporti pubblici. Infine, gli autobus e i pullman regionali e a lunga percorrenza, anche quelli usati per il trasporto nelle zone rurali, restano soggetti agli obiettivi per i veicoli pesanti. Il sostegno del Fondo sociale per il clima potrebbe sopperire ai bisogni specifici delle zone rurali e prevenire la povertà di mobilità¹⁴ garantendo l'accesso ai trasporti pubblici a prezzi abbordabili.
- (28) Il fattore per zero-basse emissioni dovrebbe essere applicato per l'ultima volta nel periodo di riferimento dell'anno 2029, perché successivamente non è più ritenuto necessario per incentivare l'ingresso sul mercato di veicoli a zero emissioni.
- (29) Poiché è opportuno valutare la conformità dei soggetti commerciali e non di quelli giuridici, ai fini della contabilizzazione dei veicoli a norma del regolamento (UE) 2019/1242 dovrebbe essere autorizzato il trasferimento di veicoli, entro certi limiti, tra costruttori economicamente collegati.
- (30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati.
- (31) Per evitare costi di conformità sproporzionatamente alti e ridurre gli oneri amministrativi, i costruttori che producono pochi veicoli e che soddisfano determinati requisiti giuridici dovrebbero essere esentati dal conformarsi agli obiettivi di emissione di CO₂. Poiché sono tenuti a rispettare gli obblighi di comunicazione del regolamento (UE) 2019/1242, questi costruttori sono controllati tramite un meccanismo adeguato.
- (32) Il sistema attuale di crediti e debiti di emissioni pluriennali dovrebbe essere prolungato al 2039 perché gli obiettivi di riduzione continuano a rafforzarsi tra il 2030 e il 2040, periodo nel quale ai costruttori saranno richiesti sviluppi tecnici lungimiranti.

leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

¹⁴ In linea con la definizione di cui al regolamento sul Fondo sociale per il clima, articolo 2, punto 2 bis.

- (33) È opportuno che il regolamento (UE) 2019/1242 stabilisca chiaramente, per ciascuna categoria di veicoli, il costruttore al quale il veicolo debba essere attribuito, tenendo particolarmente conto dei diversi scenari per i veicoli della categoria M.
- (34) Le norme sulla verifica dei dati di monitoraggio dovrebbero contemplare anche le eventuali rettifiche ex post di errori contenuti nei dati comunicati e il modo in cui la Commissione debba gestire le rettifiche per attuare gli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂ del parco veicoli.
- (35) La valutazione delle emissioni di CO₂ di riferimento dovrebbe essere modificata perché si applichi anche ai nuovi sottogruppi di veicoli inclusi nel campo di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242.
- (36) Il monitoraggio e la comunicazione da parte dei costruttori e degli Stati membri sono un presupposto indispensabile per l'attuazione del regolamento (UE) 2019/1242. La fusione del regolamento (UE) 2018/956 nel regolamento (UE) 2019/1242 dovrebbe creare sinergie e consentire l'interpretazione delle disposizioni tenendo conto degli obiettivi di entrambi i regolamenti.
- (37) È auspicabile cogliere l'occasione offerta dalla fusione delle disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione nel regolamento (UE) 2019/1242 per modificarle leggermente alla luce dell'esperienza acquisita con i primi due cicli di comunicazione a norma del regolamento (UE) 2018/956.
- (38) Tenuto conto del fatto che la determinazione delle emissioni di CO₂ e di altri dati tecnici dei veicoli non sarà più effettuata dai soli costruttori, l'obbligo di comunicare tali emissioni e dati dovrebbe essere esteso e spettare, oltre ai costruttori, ai soggetti che effettuano la suddetta determinazione dei veicoli a norma del regolamento (UE) 2017/2400 e del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione¹⁵. Tra i dati da comunicare dovrebbe figurare il file dei registri del costruttore.
- (39) È opportuno che la Commissione possa tenere conto dei progressi tecnici, dell'evoluzione della logistica del trasporto merci, degli adeguamenti necessari in base all'applicazione del presente regolamento e delle modifiche della normativa in materia di omologazione, possa assicurare che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino pertinenti nel tempo per valutare il contributo del parco veicoli pesanti alle emissioni di CO₂, possa assicurare che siano disponibili i dati sulle tecnologie nuove e avanzate di riduzione della CO₂ e sui risultati delle prove di verifica su strada, possa assicurare che gli intervalli dei valori di resistenza aerodinamica restino pertinenti a fini informativi e di comparabilità e possa integrare le disposizioni in materia di sanzioni amministrative.
- (40) Per tali motivi alla Commissione dovrebbe essere delegato il potere di adottare atti, conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per modificare i criteri che definiscono i sottogruppi di veicoli, i veicoli professionali e l'autonomia delle diverse tecnologie del gruppo propulsore, per modificare l'elenco e il peso dei profili di utilizzo, il carico utile, il numero di passeggeri, la massa dei passeggeri, il carico utile massimo tecnicamente ammissibile, il numero massimo di

¹⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1° agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145).

passaggeri tecnicamente ammissibile, il volume del carico dei sottogruppi di veicoli e i valori del chilometraggio annuale, per modificare le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati del presente regolamento, per specificare i dati che gli Stati membri devono comunicare per il monitoraggio dei risultati delle prove di verifica su strada, per modificare gli intervalli dei valori di resistenza aerodinamica e per definire i criteri, il calcolo e il metodo di riscossione delle sanzioni amministrative irrogate ai costruttori. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- (41) È opportuno abrogare il regolamento (UE) 2018/956 con un calendario che consenta di concludere il periodo di riferimento in corso al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento secondo le norme applicabili all'inizio del suddetto periodo di riferimento, comprese tutte le fasi posteriori al trattamento dei dati raccolti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto applicarsi a decorrere dall'inizio del periodo di riferimento successivo.
- (42) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/1242,
- HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) 2019/1242

Il regolamento (UE) 2019/1242 è così modificato:

- (1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi che contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione stabilito nel regolamento (UE) 2018/842¹⁶ di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra e degli obiettivi dell'accordo di Parigi¹⁷, e che assicurano il corretto funzionamento del mercato interno.

2. Il presente regolamento stabilisce anche gli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione.";

- (2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

¹⁶ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 16 del 19.6.2018, pag. 26).

¹⁷ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

"1. Il presente regolamento si applica ai veicoli nuovi che sono stati omologati o omologati individualmente a norma del regolamento (UE) 2018/858 o che non richiedono l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, del medesimo regolamento, appartenenti alle categorie seguenti:

- a) M₂ e M₃;
- b) N₁, che non rientrano nel regolamento (UE) 2019/631, N₂ e N₃;
- c) O₃ e O₄.

Ai fini del presente regolamento, tali veicoli sono definiti veicoli pesanti. I veicoli di cui alle lettere a) e b) sono definiti veicoli pesanti a motore.

Le categorie di veicoli di cui al presente regolamento si riferiscono alle categorie di veicoli definite all'articolo 4 e all'allegato I del regolamento (UE) 2018/858.";

b) il paragrafo 2 è così modificato:

i) il primo comma è sostituito dal seguente:

"2. Ai fini del presente regolamento, i veicoli di cui al paragrafo 1 sono considerati veicoli pesanti nuovi in un determinato periodo di riferimento se immatricolati per la prima volta nell'Unione nel corso di tale periodo e non precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione.";

ii) è aggiunto il comma seguente:

"Il paragrafo 1 non si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta per un periodo non superiore a un mese e immatricolati al solo scopo di transitare nell'Unione diretti a un paese fuori di essa.";

c) sono aggiunti i paragrafi 4, 5 e 6 seguenti:

4. In deroga all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2017/2400, i veicoli omologati che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (UE) 2018/858 non sono soggetti agli obiettivi per le emissioni di CO₂ di cui all'articolo 3 bis del presente regolamento, a meno che il costruttore decida di includerli nel calcolo delle sue emissioni specifiche di CO₂ e dei suoi obiettivi all'atto della comunicazione del veicolo conformemente all'allegato IV, parte B, del presente regolamento.

5. I veicoli diversi da quelli di cui al paragrafo 4, immatricolati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio, dalle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, dalle forze armate o per assistenza medica d'urgenza, non sono soggetti agli obiettivi per le emissioni di CO₂ di cui all'articolo 3 bis, se lo Stato membro ne indica tale uso nel processo di immatricolazione e comunicazione, confermando nei dati comunicati in conformità dell'allegato IV, parte A, che la destinazione d'uso non può essere altrettanto assicurata da un veicolo a zero emissioni ed è pertanto nell'interesse pubblico assicurarla immatricolando un veicolo con motore a combustione.

6. Gli obblighi di comunicazione di cui agli articoli da 13 bis a 13 septies si applicano anche ai veicoli che non sono soggetti agli

obiettivi per le emissioni di CO₂ in conformità dei paragrafi 4 e 5 del presente articolo.";

(3) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 1) è sostituito dal seguente:

"1) "emissioni di CO₂ di riferimento": la media, determinata conformemente all'allegato I, punto 3, delle emissioni specifiche di CO₂ nel periodo di riferimento di tutti i veicoli pesanti nuovi in ciascun sottogruppo di veicoli;"

b) sono inseriti i punti 3 bis) e 3 ter) seguenti:

"3 bis) "periodo di riferimento": il periodo compreso tra il 1° luglio di un determinato anno e il 30 giugno dell'anno successivo;

"3 ter) "periodo di base": il periodo di riferimento di un determinato anno rispetto al quale gli obblighi di riduzione per un dato sottogruppo di veicoli sono stabiliti nel presente regolamento;"

c) il punto 5) è sostituito dal seguente:

"5) "obiettivo specifico per le emissioni di CO₂": l'obiettivo per le emissioni di CO₂ di un singolo costruttore determinato ogni anno per il periodo di riferimento precedente conformemente all'allegato I, punto 4;"

d) il punto 9) è sostituito dal seguente:

"9) "veicolo professionale": un veicolo pesante destinato a essere usato per compiti specifici che, secondo le informazioni contenute nel certificato di conformità e comunicate dagli Stati membri, soddisfa i criteri di cui all'allegato I, punto 1.2;"

e) il punto 10) è soppresso;

f) sono inseriti i seguenti punti 10 bis) e 10 ter):

"10 bis) "dichiarante": soggetto cui spetta comunicare i dati alla Commissione;

10 ter) "determinazione del veicolo pesante": la determinazione delle sue emissioni di CO₂ o dei suoi parametri di input a norma dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400 o la valutazione delle sue prestazioni per quanto riguarda l'influenza sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante a norma dell'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione;"

g) il punto 11) è sostituito dal seguente:

"11) "veicolo a emissioni zero": termine con cui s'intendono i veicoli seguenti:

a) veicolo pesante a motore con emissioni di CO₂ non superiori a 5 g/(t·km) oppure a 5 g/(p·km) determinate conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400;

b) veicolo pesante a motore che soddisfa le condizioni di cui all'allegato I, punto 1.1.4, del presente regolamento se non sono state determinate emissioni di CO₂ conformemente al regolamento (UE) 2017/2400;

c) rimorchio munito di un dispositivo che ne sostiene attivamente la propulsione e non ha un motore a combustione interna o ha

un motore a combustione interna le cui emissioni sono inferiori a 5 g CO₂/kWh, determinate conformemente al regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e relative misure di attuazione o al regolamento UNECE n. 49;"

h) il punto 12) è sostituito dal seguente:

"12) "veicolo pesante a basse emissioni": un veicolo pesante, diverso da un veicolo pesante a emissioni zero, le cui emissioni specifiche di CO₂, determinate conformemente al punto 2.3.4 dell'allegato I, sono meno della metà rispetto alle emissioni di CO₂ di riferimento di tutti i veicoli del sottogruppo di veicoli cui appartiene il veicolo pesante;"

i) sono inseriti i punti da 16) a 23) seguenti:

"16) "veicolo primario del veicolo pesante": il veicolo primario quale definito all'articolo 3, punto 22), del regolamento (UE) 2017/2400, per la cui simulazione è assegnata una carrozzeria generica che corrisponde alla carrozzeria effettiva del veicolo pesante per quanto riguarda le configurazioni del pianale (ribassato/rialzato) del piano (a un piano/a due piani) e qualsiasi altro parametro applicabile;

17) "veicolo completato": il veicolo completato quale definito all'articolo 3, punto 26), del regolamento (UE) 2018/858;

18) "veicolo completo": il veicolo completo quale definito all'articolo 3, punto 27), del regolamento (UE) 2018/858;

19) "veicolo fuoristrada": il veicolo fuoristrada quale definito all'allegato I, parte A, punto 2.1, del regolamento (UE) 2018/858;

20) "veicolo per uso speciale": il veicolo per uso speciale quale definito all'articolo 3, punto 31), del regolamento (UE) 2018/858;

21) "veicolo fuoristrada per uso speciale": il veicolo fuoristrada per uso speciale quale definito all'allegato I, parte A, punto 2.3.1., del regolamento (UE) 2018/858;

22) "certificato di conformità": il certificato di conformità quale definito all'articolo 3, punto 5), del regolamento (UE) 2018/858;

(23) "appalto pubblico": nel contesto delle procedure di appalto pubblico e salvo altrimenti specificato, l'appalto pubblico quale definito all'articolo 2, paragrafo 1, punto 5), della direttiva 2014/24/UE, i contratti quali definiti all'articolo 2, punto 1), della direttiva 2014/25/UE, nonché le concessioni quali definite all'articolo 5, punto 1), della direttiva 2014/23/UE.";

j) è aggiunto il comma seguente:

"Ai fini del presente regolamento, per "gruppo di costruttori collegati" si intende un costruttore e le sue imprese collegate.

Per "imprese collegate" si intendono:

a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:

i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto, oppure

ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; oppure

iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;

b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle imprese di cui alla lettera a), b) o c), o due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente dal costruttore o da una o più imprese collegate di cui alle lettere da a) a d) e da una o più parti terze.";

(4) sono inseriti gli articoli da 3 bis a 3 quater seguenti:

"Articolo 3 bis

Obiettivi per le emissioni di CO₂

1. Le emissioni medie di CO₂ del parco veicoli pesanti a motore nuovi dell'Unione, eccetto quelli per uso speciale, fuoristrada, fuoristrada per uso speciale e professionali, sono ridotte delle percentuali seguenti rispetto alle emissioni medie di CO₂ del periodo di riferimento dell'anno 2019:

a) del 15 % per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2029,

b) del 45 % per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2030 al 2034,

c) del 65 % per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2035 al 2039,

d) del 90 % per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni dal 2040 in poi.

2. Ai suddetti obiettivi per le emissioni di CO₂, i sottogruppi di veicoli devono contribuire come stabilito al punto 4.3 dell'allegato I.

3. Le emissioni di CO₂ relative al parco di rimorchi nuovi dell'Unione devono essere migliorate conformemente al punto 4.3 dell'allegato I.

Articolo 3 ter

Obiettivo di autobus urbani a emissioni zero

1. Per i veicoli di cui all'allegato I, punto 4.2, i costruttori rispettano le quote minime stabilite nell'allegato I, punto 4.3, di veicoli a emissioni zero nel loro parco di veicoli pesanti nuovi. Per gli autobus urbani nuovi la quota di veicoli a emissioni zero è del 100 % a decorrere dal periodo di riferimento dell'anno 2030.

2. Gli Stati membri possono decidere di escludere dall'obbligo di cui al presente articolo una quota limitata degli autobus urbani immatricolati in ogni periodo di

riferimento, confermando che la destinazione d'uso del veicolo non può essere altrettanto assicurata da un veicolo a emissioni zero ed è pertanto nell'interesse pubblico assicurarla immatricolando un veicolo non a emissioni zero, in considerazione del rapporto costi-benefici socioeconomici in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 per definire la quota massima di veicoli che lo Stato membro può escludere e il rapporto costi-benefici socioeconomici considerate le condizioni geomorfologiche e meteorologiche che giustificano l'esclusione di cui al paragrafo precedente.

3. Per quanto riguarda l'uso dei veicoli di cui al presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di fornire specifiche tecniche comuni, comprese norme tecniche, riguardanti:

- a) l'interoperabilità tecnica e aperta tra l'infrastruttura di ricarica e rifornimento e i veicoli, in termini di connessioni fisiche e scambio di comunicazioni;
- b) la condivisione e l'uso sicuri dei dati generati.

Articolo 3 quater

Procedure di appalto pubblico

1. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori basano l'aggiudicazione degli appalti pubblici per l'acquisto o l'uso dei veicoli di cui all'articolo 3 ter sull'offerta economicamente più vantaggiosa che include il miglior rapporto qualità/prezzo e il contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.

2. Il contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento è valutato, tra l'altro, sulla base di quanto segue:

- a) la quota dei prodotti o delle offerte originari di paesi terzi determinati conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- b) l'introduzione da parte di paesi terzi di una misura avente effetti di restrizione o distorsione su tali veicoli o sull'interoperabilità tecnica e aperta tra l'infrastruttura di ricarica e rifornimento e i veicoli;
- c) la disponibilità dei pezzi di ricambio essenziali per il funzionamento delle apparecchiature oggetto dell'offerta;
- d) l'impegno dell'offerente a far sì che eventuali cambiamenti nella sua catena di approvvigionamento durante l'esecuzione del contratto non pregiudichino l'esecuzione del contratto;
- e) certificazione o documentazione attestante che l'organizzazione della catena di approvvigionamento dell'offerente gli consentirà di rispettare l'obbligo di sicurezza dell'approvvigionamento.

3. Conformemente all'articolo 3 ter, al contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento è attribuita una ponderazione compresa tra il 15 e il 40 % dei criteri di aggiudicazione.";

- (5) all'articolo 4, primo comma, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
"a) i dati comunicati per i veicoli pesanti nuovi del costruttore immatricolati nel periodo di riferimento precedente; e";
- (6) l'articolo 5 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
"1. A partire dal 1° luglio 2020 e per ogni periodo di riferimento successivo fino al periodo di riferimento dell'anno 2029, per ciascun costruttore la Commissione determina il fattore per zero-basse emissioni, per il periodo di riferimento precedente. Il fattore per zero-basse emissioni tiene conto del numero e delle emissioni di CO₂ di tutti i veicoli pesanti a zero-basse emissioni del parco veicoli del costruttore.";
- b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:
"3. Per i periodi di riferimento compresi tra il 2025 e il 2029, il fattore per zero-basse emissioni è determinato sulla base di una soglia di riferimento del 2 % conformemente al punto 2.3.2 dell'allegato I.";
- c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
"4. Il fattore per zero-basse emissioni riduce al massimo del 3 % le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore. I veicoli a emissioni zero di categoria N, eccetto quelli dei sottogruppi 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, contribuiscono a tale fattore riducendo al massimo dell'1,5 % le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore.";
- (7) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Obiettivi specifici per le emissioni di CO₂ dei costruttori

Per il periodo di riferimento dell'anno 2025 e per ogni periodo di riferimento successivo, la Commissione determina per ciascun costruttore l'obiettivo specifico relativo alle emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento precedente. L'obiettivo specifico è determinato conformemente al punto 4.1 dell'allegato I.";

- (8) sono inseriti gli articoli 6 bis e 6 ter seguenti:

"Articolo 6 bis

Trasferimento di veicoli tra costruttori

1. Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori in conformità dell'articolo 4 e dell'allegato I, punto 2.2, è autorizzato il trasferimento di singoli veicoli tra costruttori alle seguenti condizioni:
- a) per tutti i trasferimenti: la richiesta deve essere presentata congiuntamente dal costruttore trasferente e da quello ricevente;
- b) per il trasferimento di veicoli non a emissioni zero, il costruttore trasferente e quello ricevente devono appartenere a un gruppo di costruttori collegati;
- c) per il trasferimento di veicoli a emissioni zero tra costruttori non appartenenti a un gruppo di costruttori collegati: il numero di veicoli a emissioni zero trasferiti a un costruttore non deve superare il 5 % di tutti i suoi veicoli pesanti nuovi immatricolati in un dato periodo di riferimento.

I costruttori comunicano alla Commissione le richieste di trasferimento per mezzo degli strumenti elettronici da essa forniti.

2. Se ritiene che siano soddisfatte le condizioni per il trasferimento, la Commissione non tiene conto del veicolo trasferito nel calcolo dei valori inerenti al costruttore trasferente, ma ne tiene conto nel calcolo dei valori inerenti al costruttore ricevente.

Articolo 6 ter

Esenzione per i costruttori che producono pochi veicoli

1. Se in un dato periodo di riferimento sono stati immatricolati meno di 100 veicoli pesanti nuovi di un costruttore, le emissioni specifiche medie di CO₂ di cui all'articolo 4 e all'allegato I, punto 2.7, e gli obiettivi specifici per le emissioni di CO₂ di cui all'articolo 6 e all'allegato I, punto 4.1, sono fissati a "0" nel rispettivo periodo di riferimento.
2. I valori delle emissioni specifiche medie di CO₂ e delle emissioni specifiche di CO₂ non figurano tra i dati pubblicati a norma dell'articolo 11 per i costruttori e i periodi di comunicazione interessati.
3. L'esenzione di cui al paragrafo 1 non si applica in un dato periodo di riferimento in nessuno dei seguenti casi:
 - a) su richiesta del costruttore;
 - b) se il costruttore chiede il trasferimento di veicoli in conformità dell'articolo 6 bis;
 - c) se il costruttore fa parte di un gruppo di costruttori collegati che hanno immatricolato collettivamente più di 100 veicoli in tale periodo di riferimento o fa parte di un gruppo di costruttori collegati con un altro costruttore al quale non si applica l'esenzione di cui al paragrafo 1.
4. I costruttori che fanno parte di un gruppo ai sensi del paragrafo 3, lettera c), informano la Commissione se hanno immatricolato meno di 100 veicoli in un dato periodo di riferimento.
5. I costruttori ai quali non si applica l'esenzione di cui al paragrafo 1 segnalano alla Commissione, in ogni periodo di riferimento, tutte le loro imprese collegate che soddisfano le condizioni dell'esenzione di cui al paragrafo 1.
6. I costruttori comunicano alla Commissione le informazioni necessarie per mezzo degli strumenti elettronici da essa forniti.";

(9) l'articolo 7 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, primo comma, il testo introduttivo è sostituito dal seguente:

"Al fine di determinare la conformità del costruttore agli obiettivi specifici per le emissioni di CO₂ nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039, si tiene conto dei suoi debiti o crediti di emissioni determinati in conformità dell'allegato I, punto 5, che corrispondono al numero dei veicoli pesanti nuovi del costruttore in un periodo di riferimento moltiplicato per:";
- b) al paragrafo 1, secondo comma, "2029" è sostituito da "2039";
- c) al paragrafo 1, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"I debiti di emissioni sono acquisiti nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039. Tuttavia il debito totale di emissioni del costruttore non può superare il 5 % del suo obiettivo specifico per le emissioni di CO₂ moltiplicato per il numero dei suoi veicoli pesanti nel periodo considerato ("limite dei debiti di emissioni").";

d) al paragrafo 1, il quarto comma è sostituito dal seguente:

"I crediti e debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo. Eventuali debiti di emissioni residui sono tuttavia liquidati nei periodi di riferimento degli anni 2029, 2034 e 2039.";

e) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Le traiettorie di riduzione delle emissioni di CO₂ sono stabilite per ciascun costruttore conformemente al punto 5.1 dell'allegato I, sulla base delle seguenti traiettorie lineari:

a) tra le emissioni di CO₂ di riferimento e l'obiettivo per le emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento degli anni 2025 o 2030 di cui all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere a) e b);

b) tra l'obiettivo per le emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento dell'anno 2025 e quello per il periodo di riferimento dell'anno 2030 di cui all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera b);

c) tra l'obiettivo per le emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento dell'anno 2030 e quello per il periodo di riferimento dell'anno 2035 di cui all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera c); e

d) tra l'obiettivo per le emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento dell'anno 2035 e quello per il periodo di riferimento dell'anno 2040 di cui all'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera d).";

(10) sono inseriti gli articoli 7 bis e 7 ter seguenti:

"Articolo 7 bis

Attribuzione dei veicoli al costruttore

Nel calcolare le emissioni specifiche medie di CO₂ di cui all'articolo 4 e gli obiettivi specifici per le emissioni di CO₂ di cui all'articolo 6, i veicoli immatricolati in un dato periodo di riferimento sono attribuiti ai costruttori seguenti:

- a) i veicoli di categoria N, al costruttore del veicolo di cui all'articolo 3, punto 4 bis), del regolamento (UE) 2017/2400;
- b) i veicoli di categoria M, al costruttore del veicolo primario di cui all'articolo 3, punto 29), del regolamento (UE) 2017/2400;
- c) i veicoli di categoria O, al costruttore del veicolo di cui all'articolo 2, punto 5), del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362.

Articolo 7 ter

Calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ dei veicoli della categoria M

Per i veicoli della categoria M si applica quanto segue:

- a) per il calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ del sottogruppo di un costruttore, il veicolo pesante nuovo di categoria M è considerato, insieme alle

sue emissioni specifiche di CO₂, veicolo completo o completato al punto 2.2.2 dell'allegato I e non è preso in considerazione al punto 2.2.3 dell'allegato I;

b) su richiesta del costruttore di cui all'articolo 7 bis, lettera b), e nel rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 3, il veicolo pesante nuovo di categoria M è tuttavia considerato, insieme alle emissioni specifiche di CO₂ del suo veicolo primario al punto 2.2.3 dell'allegato I e non è preso in considerazione al punto 2.2.2 dell'allegato I;

c) la richiesta di cui alla lettera b) per il veicolo pesante nuovo di categoria M non è ammissibile se il suo costruttore quale definito all'articolo 7 bis, lettera b), e il costruttore del veicolo completo o completato quale definito all'articolo 3, punto 4 bis), del regolamento (UE) 2017/2400 sono imprese collegate o lo stesso soggetto giuridico. Presentando la suddetta richiesta, il costruttore dichiara che tale condizione è soddisfatta e, su domanda della Commissione, le fornisce informazioni di supporto;

d) con il sostegno dell'Agenzia europea dell'ambiente, la Commissione mette a disposizione a tempo debito in formato elettronico gli strumenti e gli orientamenti procedurali necessari ai costruttori per comunicare le richieste di cui alla lettera b).";

(11) l'articolo 8 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, lettera a), il termine "al 2029" è sostituito da "in poi";
- b) al paragrafo 1, la lettera b) è soppressa;
- c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Si ritiene che il costruttore abbia emissioni di CO₂ in eccesso in uno qualsiasi dei casi seguenti:

a) se, in un qualsiasi periodo di riferimento degli anni dal 2025 al 2028, dal 2030 al 2033, dal 2035 al 2038 sottraendo dalla somma dei debiti di emissioni la somma dei crediti di emissioni viene superato il limite dei debiti di emissioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, terzo comma;

b) se, nel periodo di riferimento degli anni 2029, 2034, 2039 e 2040 sottraendo dalla somma dei debiti di emissioni la somma dei crediti di emissioni il risultato è positivo;

c) se, a partire dal periodo di riferimento dell'anno 2041, le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superano il suo obiettivo specifico per le emissioni di CO₂.";

(12) l'articolo 9 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le autorità di omologazione e i costruttori comunicano senza indugio alla Commissione gli scostamenti seguenti dai dati comunicati:

a) se, a seguito di verifiche effettuate secondo la procedura di cui all'articolo 13 del presente regolamento, i valori delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in servizio si discostano dai valori indicati nei certificati di conformità o nel file di informazioni per il cliente di cui all'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2017/2400;

- b) se sono stati individuati errori nella determinazione delle emissioni di CO₂ dovuti a dati di input errati o ad altre cause;
 - c) se sono stati individuati errori nel monitoraggio e nella comunicazione delle emissioni di CO₂;
 - d) qualsiasi altro scostamento diverso da quelli di cui alle lettere a), b) e c).";
- b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- "2. La Commissione tiene conto degli scostamenti di cui al paragrafo 1 ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore e delle emissioni di CO₂ di riferimento e considera la possibilità di modificare di conseguenza le decisioni adottate in conformità dell'articolo 11. La Commissione non ha l'obbligo di tenere conto degli scostamenti se il ricalcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore o delle emissioni di CO₂ di riferimento comporta uno scostamento inferiore a 0,1 %.";

(13) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Valutazione delle emissioni di CO₂ di riferimento

1. Al fine di garantire la solidità e la rappresentatività delle emissioni di CO₂ di riferimento dei sottogruppi di veicoli ai quali si applica, come periodo di base ai sensi dell'allegato I, punto 3.2, il periodo di riferimento dell'anno 2024 o di un anno successivo, la Commissione valuta l'applicazione delle condizioni alle quali sono state determinate le emissioni di CO₂ di riferimento e stabilisce se tali emissioni sono state indebitamente alzate e, in tal caso, come devono essere corrette.
2. Se conclude che l'integralità o parte delle emissioni di riferimento deve essere corretta, la Commissione adotta un atto di esecuzione secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2, per effettuare le correzioni.";

(14) l'articolo 11 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"L'elenco da pubblicare entro il 30 aprile dell'anno successivo all'anno in cui è terminato il periodo di base include le emissioni di CO₂ di riferimento determinate in tale periodo di base.";

- b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. La Commissione modifica gli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 1 nei seguenti casi:

- a) se sono state modificate le procedure di omologazione di cui al regolamento (CE) n. 595/2009, per modificare elementi diversi dai valori relativi al carico utile e al numero di passeggeri utilizzati per la determinazione delle emissioni di CO₂, in modo tale che il livello delle emissioni di CO₂ dei veicoli rappresentativi specificati a norma del presente paragrafo aumenti o diminuisca di oltre 5 g CO₂/km:

- i) le emissioni di riferimento adeguate sono calcolate conformemente al punto 1 dell'allegato II;

- ii) i nuovi valori sono pubblicati a complemento dei valori precedenti, indicando il periodo di riferimento in cui si applicano per la prima volta;
- b) se gli allegati sono stati modificati conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettere da a) a f):
- i) le emissioni di CO₂ di riferimento pubblicate in precedenza sono ricalcolate conformemente all'allegato I, tenendo conto dei parametri modificati secondo una delle lettere, da a) a f), dell'articolo 14, paragrafo 1;
- ii) la serie ricalcolata di emissioni di CO₂ di riferimento è pubblicata e sostituisce la precedente serie di emissioni di riferimento a partire dal periodo di riferimento in cui si applicano per la prima volta i parametri modificati secondo una delle lettere, da a) a f), dell'articolo 14, paragrafo 1.";
- c) è aggiunto il comma seguente:
- "3. In caso di modifiche delle procedure di omologazione di cui al paragrafo 2, lettera a), l'atto di esecuzione modificativo specifica o stabilisce una metodologia per definire il o i veicoli rappresentativi di un sottogruppo di veicoli, compresi i coefficienti di ponderazione statistica e i valori del carico utile e del numero di passeggeri da utilizzare per la determinazione delle emissioni di CO₂, sulla base dei quali è calcolato l'adeguamento di cui al paragrafo 2, lettera a), tenendo conto dei dati di monitoraggio comunicati a norma del presente regolamento e delle caratteristiche tecniche dei veicoli di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/2400. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del presente regolamento.";
- (15) all'articolo 13, paragrafo 3, è aggiunta la frase seguente:
- "Se i dati riportati nei file di informazioni per il cliente, nei certificati di conformità e nei certificati di omologazione individuale non possono essere corretti a norma del regolamento (UE) 2018/858, l'autorità di omologazione responsabile rilascia una dichiarazione di rettifica indicante i dati corretti e la trasmette alla Commissione e alle parti interessate.";
- (16) sono inseriti gli articoli da 13 bis a 13 septies seguenti:

"Articolo 13 bis

Monitoraggio e comunicazione da parte degli Stati membri

1. A partire dal periodo di riferimento dell'anno [*OP: inserire l'anno: se l'entrata in vigore è anteriore al 1° luglio, inserire l'anno di entrata in vigore del regolamento meno 1; se l'entrata in vigore è posteriore al 30 giugno, inserire l'anno successivo*], gli Stati membri monitorano i dati di cui all'allegato IV, parte A, relativi ai veicoli pesanti nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione.

A partire dal 2020, entro il 30 settembre di ogni anno le autorità competenti degli Stati membri comunicano alla Commissione tali dati relativi al precedente periodo di riferimento dal 1° luglio al 30 giugno secondo la procedura di comunicazione stabilita all'allegato V.

2. Le autorità competenti responsabili del monitoraggio e della comunicazione dei dati a norma del presente regolamento sono quelle designate dagli Stati membri in conformità dell'articolo 7, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2019/631.

3. I veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico sono soggetti all'obbligo disposto dal presente articolo, a meno che non siano esentati sulla base di altre disposizioni.

4. I veicoli immatricolati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio, per assistenza medica d'urgenza e dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e i veicoli immatricolati per essere utilizzati dalle forze armate sono soggetti all'obbligo disposto dal presente articolo, indipendentemente dall'esenzione dall'articolo 3 bis, a meno che non siano esentati sulla base di altre disposizioni.

Articolo 13 ter

Comunicazione da parte dei costruttori o altri soggetti cui spetta determinare le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti

1. I costruttori o altri soggetti cui spetta la determinazione del veicolo pesante in quanto tenuti a rispettare gli obblighi dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400 o dell'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 comunicano i dati del veicolo pesante nuovo conformemente alle disposizioni di cui all'allegato IV, parte B.

Entro il 30 settembre di ogni anno essi comunicano alla Commissione, secondo la procedura di comunicazione di cui all'allegato V, i dati relativi a ogni veicolo pesante nuovo la cui data di determinazione o valutazione rientra nel periodo di riferimento che termina il 30 giugno.

Il presente paragrafo non si applica ai costruttori o ad altri soggetti esentati a norma dell'articolo 6 ter.

2. Ogni costruttore o altro soggetto ai sensi del paragrafo 1 designa un referente per la comunicazione dei dati a norma del presente regolamento.

3. L'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 13 bis, paragrafi 3 e 4, si applica ai costruttori e ad altri soggetti ai sensi del paragrafo 1.

Articolo 13 quater

Registro centralizzato dei dati relativi ai veicoli pesanti

1. La Commissione tiene un registro centralizzato dei dati relativi ai veicoli pesanti ("registro") comunicati a norma degli articoli 13 bis e 13 ter.

Il registro è pubblico, ad eccezione delle voci di cui all'allegato V, punto 3.2.2.

Per quanto riguarda la voce 23 di cui all'allegato IV, parte B, punto 2, il valore è pubblicato secondo gli intervalli di valori stabiliti nell'allegato IV, parte C.

2. Il registro è gestito dall'Agenzia europea dell'ambiente per conto della Commissione.

Articolo 13 quinquies

Monitoraggio dei risultati delle prove di verifica su strada

1. La Commissione monitora, ove disponibili, i risultati delle prove su strada effettuate nell'ambito del regolamento (CE) n. 595/2009 per verificare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento specificando i dati che le autorità competenti degli Stati membri devono comunicare ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 13 sexies

Qualità dei dati

1. Le autorità competenti e i costruttori sono responsabili dell'esattezza e della qualità dei dati da loro comunicati a norma degli articoli 13 bis e 13 ter. Essi informano senza indugio la Commissione a proposito di ogni errore rilevato nei dati comunicati.
2. La Commissione effettua la propria verifica della qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 13 bis e 13 ter.
3. Se la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva, al termine della verifica da lei stessa effettuata, discrepanze all'interno della serie di dati, essa adotta, se del caso, le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati nel registro di cui all'articolo 13 quater.
4. La Commissione può, mediante atti di esecuzione, determinare le misure di verifica e rettifica di cui ai paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16.

Articolo 13 septies

Sanzioni amministrative

1. La Commissione può imporre una sanzione amministrativa in ciascuno dei seguenti casi:

a) qualora constati che i dati comunicati dal costruttore a norma dell'articolo 5 si discostano dai dati provenienti dal file dei registri del costruttore o dal certificato di omologazione del motore rilasciato nel quadro fissato dal regolamento (CE) n. 595/2009 e che lo scostamento è volontario o dovuto a negligenza grave;

b) qualora i dati non siano trasmessi entro il termine applicabile a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, e il ritardo non possa essere debitamente giustificato.

Ai fini della verifica dei dati di cui alla lettera a), la Commissione consulta le pertinenti autorità di omologazione.

Le sanzioni amministrative sono efficaci, proporzionate e dissuasive e non superano 30 000 EUR per veicolo pesante interessato dallo scostamento o dal ritardo nella trasmissione dei dati di cui alle lettere a) e b).

2. Sulla base dei principi di cui al paragrafo 3, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 17 per integrare il presente regolamento stabilendo la procedura, i metodi per il calcolo e la riscossione delle sanzioni amministrative di cui al paragrafo 1.
3. Gli atti delegati di cui al paragrafo 2 rispettano i seguenti principi:

a) la procedura stabilita dalla Commissione rispetta il diritto a una buona amministrazione, e in particolare il diritto di essere ascoltati e il diritto di accedere al fascicolo nel rispetto dei legittimi interessi della riservatezza e dei segreti commerciali;

b) nel calcolo della sanzione amministrativa congrua la Commissione si ispira ai principi di efficacia, proporzionalità e dissuasività, tenendo in considerazione, se del caso, la gravità e gli effetti dello scostamento o del ritardo, il numero di veicoli pesanti interessati dallo scostamento o dalla ritardata trasmissione dei dati, la buona fede del costruttore, il grado di diligenza e di cooperazione del costruttore, la ripetizione, la frequenza o la durata dello scostamento o del ritardo nonché precedenti sanzioni imposte allo stesso costruttore;

c) le sanzioni amministrative sono riscosse, senza indebito ritardo, fissando termini per il pagamento e, se del caso, prevedendo la possibilità di dilazionare i pagamenti in più rate e in più periodi.

4. Gli importi delle sanzioni amministrative sono considerati entrate del bilancio generale dell'Unione.";

(17) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14

Modifica degli allegati

1. Per tener conto dei progressi tecnici, dell'evoluzione della logistica del trasporto merci, degli adeguamenti necessari in base all'applicazione del presente regolamento e delle modifiche della normativa in materia di omologazione, in particolare dei regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 595/2009, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare gli elementi seguenti dell'allegato I:

- a) i criteri che definiscono i sottogruppi di veicoli di cui al punto 1.1;
- b) i criteri che definiscono i veicoli professionali di cui al punto 1.2;
- c) i criteri relativi all'autonomia delle diverse tecnologie del gruppo propulsore di cui al punto 1.3;
- d) l'elenco dei profili di utilizzo di cui al punto 1.4;
- e) il peso dei profili di utilizzo di cui al punto 2.1;
- f) il carico utile, il numero di passeggeri, la massa dei passeggeri, il carico utile massimo tecnicamente ammissibile, il numero massimo di passeggeri tecnicamente ammissibile e il volume del carico dei sottogruppi di veicoli sg di cui al punto 2.5;
- g) i valori per il chilometraggio annuale di cui al punto 2.6.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare gli elementi seguenti dell'allegato IV:

- a) le prescrizioni in materia di dati di cui alle parti A e B per tener conto dei progressi tecnici, dei necessari adeguamenti basati sull'applicazione del presente regolamento e delle modifiche della normativa in materia

di omologazione, in particolare i regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) n. 595/2009;

b) gli intervalli di cui alla parte C, aggiornandoli o adeguandoli per tener conto delle modifiche apportate alla progettazione dei veicoli pesanti e garantire che gli intervalli restino validi a fini di informazione e di comparabilità;

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare gli elementi seguenti dell'allegato V:

a) la procedura di monitoraggio e comunicazione stabilita nell'allegato V, adeguandola per tener conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento e per adattarla ai progressi tecnici;

b) il punto 3.2, aggiungendo le nuove voci che sono state aggiunte al registro.";

(18) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15 Riesame

Nel 2028 la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

La relazione è corredata, se del caso, di una proposta di modifica del presente regolamento.";

(19) l'articolo 17 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: *inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento*].";

b) al paragrafo 3, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.";

c) al paragrafo 6, la parte di frase "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, e dell'articolo 14, paragrafo 1" è sostituita dalla parte di frase seguente: "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, dell'articolo 13 quater, paragrafo 3, dell'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, dell'articolo 13 septies, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 1";

(20) gli allegati I, II e III del regolamento (UE) 2019/1242 sono sostituiti dal testo dell'allegato I del presente regolamento;

- (21) il testo dell'allegato II del presente regolamento è aggiunto al regolamento (UE) 2019/1242 come allegati IV, V e VI.

Articolo 2

Abrogazione del regolamento (UE) 2018/956

Il regolamento (UE) 2018/956 è abrogato a decorrere dal [OP: *inserire la data di applicazione*].

I riferimenti al regolamento (UE) 2018/956 si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata nell'allegato VI del presente regolamento.

Articolo 3

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio [OP: *inserire l'anno civile corrispondente all'anno del 1° luglio successivo all'entrata in vigore del presente atto*].

Tuttavia, per i periodi di riferimento precedenti al [OP: *inserire la data corrispondente alla data di applicazione*], continuano ad applicarsi il regolamento (UE) 2019/1242 come applicabile al 30 giugno [OP: *inserire l'anno civile corrispondente all'anno del 1° luglio successivo all'entrata in vigore del presente atto*] e il regolamento (UE) 2018/956 come applicabile al 30 giugno [OP: *inserire l'anno civile corrispondente all'anno del 1° luglio successivo all'entrata in vigore del presente atto*].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima e per quanto riguarda l'integrazione degli obblighi di comunicazione, e che abroga il regolamento (UE) 2018/956.

1.2. Settore/settori interessati

Rubrica 3 – Risorse naturali e ambiente
Titolo 9 – Ambiente e azione per il clima

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria²⁵
- la proroga di un'azione esistente
- la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della presente proposta è stabilire nuove norme in materia di emissioni al fine di ridurre la CO₂ rilasciata dai veicoli pesanti nuovi e contribuire al passaggio a una mobilità a zero emissioni, nel più ampio contesto dei traguardi climatici più ambiziosi che l'UE si è prefissa per il 2030 e della neutralità climatica da raggiungere entro il 2050.

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della presente proposta sono:

ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli pesanti in modo efficiente sotto il profilo dei costi, in linea con gli obiettivi climatici dell'UE, contribuendo nel contempo a migliorare la sicurezza energetica dell'UE;

apportare agli operatori e utenti europei dei trasporti, la maggior parte dei quali sono PMI, i benefici derivanti da una maggiore diffusione di veicoli più efficienti sotto il profilo energetico;

consolidare la leadership industriale dell'UE in materia di tecnologia e innovazione convogliando gli investimenti nelle tecnologie a zero emissioni.

²⁵ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

La proposta garantirà la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, apporterà benefici a operatori e utenti dei trasporti in termini di qualità dell'aria e di riduzione del consumo di energia e consoliderà la leadership in materia di tecnologia e innovazione della catena del valore del settore automobilistico. Tra i benefici collaterali attesi dovrebbero figurare una maggiore efficienza energetica e una migliore sicurezza energetica.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Sono stati individuati i seguenti indicatori:

1. le emissioni medie di CO₂ del parco veicoli pesanti nuovi a livello dell'UE misurate al momento dell'omologazione saranno monitorate annualmente;
2. le emissioni totali di gas a effetto serra dei veicoli pesanti saranno monitorate attraverso gli inventari annuali delle emissioni di gas a effetto serra degli Stati membri;
3. il numero e la percentuale di veicoli a zero-basse emissioni di nuova immatricolazione saranno monitorati attraverso i dati di monitoraggio annuali trasmessi dagli Stati membri;
4. il livello di innovazione sarà misurato in termini di nuovi brevetti presentati dai costruttori automobilistici europei relativi a tecnologie a emissioni zero attraverso banche dati sui brevetti accessibili al pubblico;
5. il livello dell'occupazione sarà monitorato sulla base delle statistiche pubbliche di Eurostat relative all'occupazione settoriale nell'UE.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

I costruttori di veicoli pesanti di nuova immatricolazione nell'Unione dovranno monitorare e comunicare le emissioni e rispettare gli obiettivi riveduti di emissioni specifiche di CO₂.

Gli Stati membri dovranno comunicare annualmente alla Commissione e all'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) i dati tecnici relativi ai veicoli pesanti di nuova immatricolazione.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Il cambiamento climatico è un problema transfrontaliero, che non può essere risolto unicamente con un'azione nazionale o locale. Il coordinamento dell'azione per il clima deve essere svolto a livello europeo e l'intervento dell'UE è giustificato per motivi di sussidiarietà.

Le iniziative a livello nazionale e locale non saranno sufficienti. La mancanza di un'azione coordinata a livello dell'UE si tradurrebbe in un rischio di frammentazione del mercato. Da soli, i singoli Stati membri rappresenterebbero inoltre un mercato troppo piccolo per stimolare cambiamenti a livello dell'industria e creare economie di scala.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

La proposta si basa sulla legislazione vigente sia per gli obblighi di monitoraggio e comunicazione sia per le norme in materia di emissioni di CO₂.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La proposta è compatibile con gli obiettivi di Next Generation EU e del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027²⁶ che contribuiranno a realizzare la duplice transizione verde e digitale cui l'Europa ambisce.

La presente proposta legislativa è complementare e coerente con le pertinenti proposte contenute nel pacchetto "Pronti per il 55 %", nonché con la proposta di norme Euro 7.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

N/D

²⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_it.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2024 al 2025
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione previste²⁷

Gestione diretta a opera della Commissione

- a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione
- a opera delle agenzie esecutive

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- alle persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicate nel pertinente atto di base.

Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni:

N/D.

²⁷ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/IT/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

L'iniziativa prevede uno stanziamento nell'ambito degli accordi amministrativi esistenti tra la DG CLIMA e il JRC e un aumento del contributo all'AEA.

È necessaria la raccolta di dati da fonti diverse, tra cui gli Stati membri, i costruttori automobilistici e le autorità nazionali di omologazione. Il coordinamento delle attività di raccolta dei dati è svolto dall'AEA e dalla DG CLIMA, assistite anche dal JRC.

Gli Stati membri e i costruttori comunicano annualmente i dati relativi alle immatricolazioni di nuovi veicoli. Tali serie di dati costituiscono la base per determinare il rispetto delle norme da parte dei costruttori e l'imposizione di eventuali ammende. I dati sono poi confermati da una decisione della Commissione.

La proposta comporta una valutazione supplementare dei dati da parte della Commissione e dell'AEA in ragione dei nuovi gruppi di veicoli contemplati, delle disposizioni sulle esenzioni per i piccoli costruttori e sul trasferimento dei veicoli.

I dati sul consumo reale di carburante e/o di energia elettrica registrati a bordo dei veicoli e i dati sulle prestazioni in servizio saranno comunicati annualmente, anche per i veicoli aggiunti all'ambito di applicazione. Rispetto alla proposta della Commissione, il legislatore ha rafforzato le disposizioni giuridiche esistenti relative alle emissioni reali e ai veicoli in servizio.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. *Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

La proposta non attua un programma finanziario ma definisce una politica a lungo termine. Modalità di gestione, meccanismi di attuazione dei finanziamenti, modalità di pagamento e strategia di controllo in relazione ai tassi di errore non sono applicabili.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

I metodi di controllo previsti figurano nel regolamento finanziario e nelle modalità di applicazione. La presente proposta non riguarda un programma di spesa.

Un controllo efficace e corretto dei dati di immatricolazione dei veicoli è essenziale per garantire la certezza del diritto nell'applicazione della legislazione e per garantire parità di condizioni tra i diversi costruttori all'interno del mercato unico dell'UE.

La raccolta dei dati reali e la procedura di verifica dei veicoli in servizio garantiranno la possibilità di individuare irregolarità nei dati di immatricolazione dei veicoli e di adottare tempestivamente misure correttive efficaci; serviranno inoltre a garantire che non sia compromessa l'efficacia a lungo termine degli obiettivi UE in materia di emissioni di CO₂.

I principali sistemi di controllo interno comprendono la verifica dei dati di immatricolazione e tecnici comunicati.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

L'iniziativa non comporta nuovi controlli/rischi significativi che non siano coperti da un quadro di controllo interno già esistente. Non è prevista nessuna misura specifica oltre l'applicazione del regolamento finanziario.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Oltre all'applicazione del regolamento finanziario per prevenire frodi e irregolarità, i requisiti rafforzati di riduzione delle emissioni di CO₂ e l'estensione dell'ambito di applicazione previsti dalla presente proposta saranno accompagnati da un monitoraggio e una comunicazione rafforzati delle verifiche dei veicoli in servizio e delle serie di dati sulle emissioni reali.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Tipo di spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ²⁸	di paesi EFTA ²⁹	di paesi candidati ³⁰	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
3	09 02 03 Mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici	Diss.	SÌ	NO	NO	NO
3	09 10 02 Agenzia europea dell'ambiente	Diss.	SÌ	SÌ	NO	NO
7	20 02 01 01 Agenti contrattuali	Non diss.	NO	NO	NO	NO

Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione: N/D.

²⁸ = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

²⁹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁰ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale			3	"Risorse naturali e ambiente"				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
Stanziamenti operativi								
09 02 03 Mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici	Impegni	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Pagamenti	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
		(3)						
TOTALE stanziamenti per la DG CLIMA	Impegni	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Pagamenti	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- Il JRC svolgerà un ruolo chiave nel sostenere la Commissione per una parte del lavoro tecnico necessario. Esiste un accordo amministrativo tra la DG CLIMA e il JRC.

Organo: AEA – Agenzia europea dell'ambiente			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
Stanziamenti operativi								
Titolo 1: Spese per il personale	Impegni	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Pagamenti	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Titolo 2: Infrastrutture	Impegni	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Pagamenti	(2b)		0,080	0,080			0,160
Titolo 3: Spese operative	Impegni	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Pagamenti	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Stanziamanti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
		(3)						
TOTALE stanziamenti per l'agenzia AEA*	Impegni	= 1a + 1b + 1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Pagamenti	= 2a + 2b + 2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*L'incidenza sul bilancio delle risorse finanziarie aggiuntive per l'Agenzia europea dell'ambiente sarà compensata da una riduzione compensativa del bilancio del programma LIFE, più specificamente dalla linea di bilancio 09 02 03 Mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici della DG CLIMA.

- Spese per il personale: un agente temporaneo (AD) aggiuntivo e un agente contrattuale (AC) aggiuntivo saranno necessari per: i) assicurare il coordinamento, la preparazione e il follow-up della raccolta, dell'analisi e del trattamento dei dati aggiuntivi, necessari per gestire l'aumento del numero assoluto di emissioni dei veicoli da monitorare e comunicare, ii) sostenere l'attuazione e l'uso del sistema di comunicazione, dei sistemi di garanzia della qualità e di controllo della qualità dei dati per i veicoli di nuova introduzione che rientrano nell'ambito di applicazione esteso, nonché dell'helpdesk per la gestione dei dati e l'assistenza tecnica per i costruttori aggiuntivi.

Tre agenti contrattuali aggiuntivi (si inizia con due nel 2024) sono necessari per lo svolgimento dei compiti seguenti:

sostegno alla predisposizione e alla messa a punto di una serie di metodologie di certificazione dettagliate (ad esempio: per dimostrare la conformità ai criteri di qualità dell'UE per gli assorbimenti di carbonio, come stabilito all'articolo 8 dell'opportuno regolamento proposto);

raccolta di dati sul monitoraggio, la comunicazione e la verifica, ad esempio per una serie di attività di sequestro del carbonio nei suoli agricoli, connesse alla riumidificazione delle zone umide, alla gestione delle colture e alle iniziative di imboscamento/rimboschimento;

sostegno per garantire i collegamenti tra i registri (ad esempio: dei sistemi di certificazione e degli inventari nazionali dei gas a effetto serra).

- Costi delle infrastrutture e spese operative: nei primi due anni l'AEA avrà bisogno di investimenti informatici iniziali (per un totale di 160 000 EUR) per il trattamento dei dati, al fine di verificare la conformità alle norme anche per un numero maggiore di veicoli e costruttori. Saranno inoltre necessarie spese informatiche annuali ricorrenti per mantenere e aggiornare regolarmente i flussi di lavoro del sistema di comunicazione, le banche dati MSSQL e altri strumenti informatici.

○ TOTALE stanziamenti operativi			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
	Impegni	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Pagamenti	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 3 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Pagamenti	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	---	------------------------

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
DG: CLIMA							
○ Risorse umane			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Altre spese amministrative							
TOTALE DG CLIMA	Stanziamenti		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

È necessario un AC ETP che si occupi della gestione dei dati aggiuntivi.

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Mio EUR (al terzo decimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Pagamenti		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE						
	RISULTATI													
	Tipo ³¹	Costo medio	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ³² ...														
- Risultato														
- Risultato														
- Risultato														

³¹ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

³² Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

Totale parziale obiettivo specifico 1													
OBIETTIVO SPECIFICO 2													
- Risultato													
Totale parziale obiettivo specifico 2													
TOTALI													

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

3.2.3.1. Incidenza prevista sulle risorse umane dell'AEA

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	2024	2025	2026	2027	TOTALE
--	------	------	------	------	--------

Agenti temporanei (gradi AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Agenti temporanei (gradi AST)					
Agenti contrattuali	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Esperti nazionali distaccati					

TOTALE	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Fabbisogno di personale (lavoratori dipendenti a tempo pieno)

	2024	2025	2026	2027	TOTALE
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---------------

Agenti temporanei (gradi AD)	1	1	1	1	1
Agenti temporanei (gradi AST)					
Agenti contrattuali	3	4	4	4	4
Esperti nazionali distaccati					

TOTALE	4	5	5	5	5
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Fabbisogno previsto sugli stanziamenti amministrativi della Commissione

3.2.3.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Altre spese amministrative						
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Esclusa la RUBRICA 7³³ del quadro finanziario pluriennale						
		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
Risorse umane						

³³ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Altre spese di natura amministrativa						
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D

TOTALE		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

3.2.3.4. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
O Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)					
20 01 02 03 (delegazioni)					
01 01 01 01 (ricerca indiretta)					
01 01 01 11 (ricerca diretta)					
O Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)³⁴					
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)		1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)					
XX 01 xx yy zz³⁵	- in sede				
	- nelle delegazioni				
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)					
TOTALE		1	1	1	1

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	Occorrerebbe un AC all'interno della Commissione per far fronte alla maggiore complessità e all'estensione dell'ambito di applicazione della legislazione e alle conseguenti attività supplementari di vigilanza e gestione.

3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale

- La proposta/iniziativa:
 - può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Non sono previste spese operative supplementari. In ogni caso, le spese finali saranno incluse nella dotazione LIFE.

³⁴ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

³⁵ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.
- comporta una revisione del QFP.

3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanziamanti in Mio EUR (al terzo decimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento						
TOTALE stanziamenti cofinanziati						

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamanti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Articolo 4 2 9:						

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

n/d.

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

Le entrate potrebbero derivare dalle indennità per le emissioni di CO₂ in eccesso. Le entrate a carico dei costruttori continueranno ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'UE.

³⁶ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.