



Bruxelles, 25 giugno 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

NOTA

Origine:	Presidenza
Destinatario:	Consiglio
n. doc. Comm.:	10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final
Oggetto:	"Pronti per il 55 %" Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 14 luglio 2021 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio, nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %", una proposta di revisione del regolamento che stabilisce nuove norme relative alle emissioni di CO₂ per le autovetture e i furgoni. La proposta mira a contribuire all'ambizione generale rafforzata dell'UE, stimolando in tal modo l'innovazione e garantendo che l'industria automobilistica europea mantenga e rafforzi la sua competitività a livello mondiale. L'ambizione rafforzata sosterrà, tra l'altro, gli Stati membri nel conseguimento dei loro obiettivi nazionali vincolanti nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi.

2. A tal fine, la Commissione propone di aumentare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ in tutta l'UE per le autovetture nuove e i furgoni nuovi per il 2030 e di fissare un obiettivo del 100 % a partire dal 2035 per tali veicoli.
3. Inoltre, la Commissione propone di abolire a partire dal 2030 i "supercrediti" per i veicoli a basse e a zero emissioni (ZLEV), come pure la deroga per i costruttori responsabili di un basso numero di immatricolazioni.
4. Al Parlamento europeo Jan Huitema (Renew, NL) è stato nominato relatore della proposta a nome della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI). L'11 maggio 2022 la commissione ENVI ha adottato la sua relazione e l'8 giugno 2022, in seduta plenaria, il Parlamento ha adottato una serie di emendamenti alla proposta della Commissione.
5. Il Comitato economico e sociale ha reso il suo parere il 19 gennaio 2022, mentre il Comitato delle regioni ha formulato il proprio parere nella plenaria del 26 e 27 gennaio 2022.
6. Il Consiglio "Ambiente" ha tenuto un dibattito orientativo il 20 dicembre 2021.
7. A livello di gruppo, la presidenza francese ha proseguito l'esame della revisione del regolamento. Nel corso di tale esame, ha presentato un testo di compromesso che mantiene inalterata la proposta della Commissione per quanto riguarda gli obiettivi quantificati per le autovetture, l'abolizione dei supercrediti per i veicoli a basse e a zero emissioni a partire dal 2030 e la soppressione della deroga per i costruttori responsabili di un basso numero di immatricolazioni a partire dal 2030. Tuttavia, il progetto di compromesso propone di arricchire il contenuto delle relazioni biennali sullo stato di avanzamento sulla base dei contributi delle delegazioni.

8. Il 13 maggio 2022 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha proceduto a uno scambio di opinioni sulla base del testo di compromesso della presidenza al fine di fornire orientamenti per il prosieguo dei i lavori.
9. In preparazione del Consiglio "Ambiente" del 28 giugno 2022, nella riunione del 24 giugno 2022, il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato un testo di compromesso della presidenza che adatta leggermente il contenuto delle relazioni biennali sui progressi compiuti.

II. STATO DEI LAVORI

10. Sulla base di tali discussioni, la presidenza continua a considerare la proposta della Commissione una base equilibrata per raggiungere un compromesso in sede di Consiglio sugli obiettivi quantificati per il 2030 e il 2035 per le autovetture e i furgoni. La presidenza mantiene pertanto il compromesso proposto nella sua forma attuale.
11. Il testo di compromesso figura nell'allegato della presente nota.

III. CONCLUSIONE

12. Si invita il Consiglio a risolvere le questioni in sospeso e ad adottare un orientamento generale sulla base del testo che figura nell'allegato della presente nota.

L'orientamento generale costituirà il mandato del Consiglio per i negoziati futuri con il Parlamento europeo nel contesto della procedura legislativa ordinaria.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di
prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali
leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima¹**

(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 europeo²,
visto il parere del Comitato delle regioni³,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

¹ Le modifiche al testo della Commissione sono sottolineate e le soppressioni sono contrassegnate da [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) L'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è entrato in vigore nel novembre 2016 ("l'accordo di Parigi"). Le parti hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali.
- (2) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi è al centro della comunicazione sul "Green Deal europeo", adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019⁴. La necessità e il valore del Green Deal europeo sono stati ulteriormente enfatizzati dai gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione.
- (3) Il Green Deal europeo riunisce una serie di misure e iniziative tra loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'UE 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. Al contempo, questa transizione incide in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le 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.
- (4) 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 dell'intera economia dell'Unione di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

⁴ Comunicazione della Commissione - Il Green Deal europeo, COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

- (5) Con il regolamento (UE) [--] del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ l'Unione ha sancito nella propria legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050. Tale regolamento stabilisce inoltre un impegno vincolante per l'Unione, ovvero la riduzione al suo interno delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
- (6) Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tali riduzioni delle emissioni, compreso quello del trasporto su strada.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento sono necessarie in quanto parte integrante di un quadro organico e coerente indispensabile per conseguire l'obiettivo generale dell'Unione di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra.
- (8) Al fine di conseguire una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, è necessario rendere più rigorosi i requisiti di riduzione di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri. Occorre inoltre definire un percorso chiaro per ulteriori riduzioni oltre il 2030 al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. In assenza di interventi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada, sarebbero necessarie riduzioni più consistenti in altri settori, compresi quelli in cui la decarbonizzazione è più problematica.

⁵ Regolamento (UE) [.../...] del [...] 2021 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Normativa europea sul clima), [GU L [...] del [...], pag. [...]].

⁶ 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 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).

- (9) I requisiti più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero incentivare l'immissione sul mercato dell'Unione di una quota maggiore di veicoli a zero emissioni, garantendo al contempo benefici ai consumatori 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. In tale contesto globale, anche la catena di valore dell'industria automobilistica dell'UE deve svolgere un ruolo guida nella transizione in corso verso una mobilità a zero emissioni. Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli in modo tecnologicamente neutrale. Diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere l'obiettivo emissioni zero per l'intero parco veicoli. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno e le innovazioni tecnologiche proseguono. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione.
- (10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più stringenti di riduzione delle emissioni di CO₂, sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo dal 2030 in poi. Tali obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da inviare un segnale forte per accelerare la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e per stimolare l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni in modo efficiente sotto il profilo dei costi.
- (11) Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una strategia europea per affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, nonché dalla necessità di migliorare e riqualificare le competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività. Se del caso, si dovrebbe valutare la possibilità di erogare un sostegno finanziario a livello dell'UE e degli Stati membri per attirare investimenti privati, anche attraverso il Fondo sociale europeo Plus, il Fondo per una transizione giusta, il Fondo per l'innovazione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza e altri strumenti del quadro finanziario pluriennale e di *Next Generation EU*, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato. Le norme riviste sugli aiuti di Stato in materia di ambiente ed energia consentiranno agli Stati membri di sostenere le imprese nella decarbonizzazione dei loro processi produttivi e nell'adozione di tecnologie più verdi nel contesto della nuova strategia industriale.

- (12) La nuova strategia industriale aggiornata⁷ prevede la creazione congiunta di percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In tale contesto, dovrebbe essere elaborato un percorso di transizione per fare in modo che l'ecosistema della mobilità accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico, destinando un'attenzione particolare alle PMI della catena di approvvigionamento del settore automobilistico e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri e basandosi inoltre sull'agenda europea per le competenze con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi al fine di garantire la riconversione professionale e il miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale. Nell'ambito del percorso di transizione dovrebbero essere valutati adeguati interventi e incentivi a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a zero emissioni. I progressi compiuti in tale percorso organico di transizione per l'ecosistema della mobilità dovrebbero essere monitorati ogni due anni nell'ambito di una relazione sullo stato di avanzamento che la Commissione dovrà presentare esaminando, tra l'altro, i progressi compiuti nella diffusione di veicoli a zero emissioni, l'andamento dei prezzi, lo sviluppo di combustibili alternativi e la realizzazione di infrastrutture, come richiesto dal regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, il potenziale delle tecnologie innovative per conseguire una mobilità climaticamente neutra, la competitività internazionale, gli investimenti nella catena del valore nel settore automobilistico, il miglioramento delle competenze e la riconversione professionale dei lavoratori. La relazione sullo stato di avanzamento si baserà anche sulle relazioni biennali che gli Stati membri presentano nell'ambito del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi. Nel preparare la relazione sullo stato di avanzamento la Commissione dovrebbe consultare le parti sociali e tenere conto dei risultati del dialogo sociale. Le innovazioni nella catena di approvvigionamento automobilistico sono costanti. Tecnologie innovative come la produzione di elettrocarburanti con cattura dell'aria, se ulteriormente sviluppate, potrebbero offrire prospettive per una mobilità climaticamente neutra a prezzi accessibili. La Commissione dovrebbe pertanto tenere conto dei progressi compiuti in materia di innovazione nel settore nell'ambito della sua relazione sullo stato di avanzamento.
- (13) Gli obiettivi relativi all'intero parco veicoli dell'UE devono essere integrati dalla necessaria realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸.

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 Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

- (14) È opportuno che i costruttori dispongano di sufficiente flessibilità per adeguare nel tempo il proprio parco veicoli al fine di gestire la transizione verso veicoli a emissioni zero in modo efficiente in termini di costi ed è pertanto opportuno mantenere l'approccio basato sulla riduzione dei livelli obiettivo in fasi quinquennali.
- (15) Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE, che saranno in vigore dal 2030 in poi, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero significativamente maggiore di veicoli a emissioni zero. In tale contesto, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni ("ZLEV") non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/631. Il meccanismo di incentivazione ZLEV dovrebbe pertanto essere soppresso a partire dal 2030. Prima di tale data, e per tutto il decennio in corso, il meccanismo di incentivazione ZLEV continuerà a sostenere la diffusione di veicoli con emissioni da zero fino a 50 g CO₂/km, compresi i veicoli elettrici a batteria, i veicoli elettrici a celle a combustibile che utilizzano l'idrogeno e i veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti. Dopo tale data, i veicoli elettrici ibridi ricaricabili continueranno a essere considerati ai fini degli obiettivi per l'intero parco veicoli fissati per i costruttori di veicoli.
- (16) L'attuazione delle di norme in materia di emissioni di CO₂ è fortemente correlata alla legislazione sull'immatricolazione. A seguito dell'abrogazione e della sostituzione della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ il 1° settembre 2020 con il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, al fine di garantire la coerenza continua tra le due serie di strumenti, è opportuno allineare ulteriormente le definizioni e aggiornare i riferimenti contenuti nel regolamento (UE) 2019/631 alla normativa quadro in materia di omologazione.

⁹ 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 (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

¹⁰ 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).

- (17) Gli interventi di riduzione delle emissioni richiesti per conseguire gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE è distribuito tra i costruttori utilizzando una curva dei valori limite basata sulla massa media del parco di veicoli nuovi dell'UE e del nuovo parco di veicoli del costruttore. Sebbene sia opportuno mantenere questo meccanismo, è necessario evitare che gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE rendano negativo l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore. A tale scopo è necessario chiarire che, qualora si verifichi un tale risultato, l'obiettivo per le emissioni specifiche dovrà essere fissato a 0 g CO₂/km.
- (18) Al fine di garantire un'equa distribuzione degli interventi di riduzione, le due curve dei valori limite per i veicoli commerciali leggeri più leggeri e più pesanti dovrebbero essere adeguate per tenere conto degli obiettivi rafforzati di riduzione di CO₂.
- (19) I valori utilizzati per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni e delle emissioni specifiche medie di un costruttore si basano sui dati registrati nella documentazione di omologazione e nei certificati di conformità dei veicoli interessati. Per garantire l'efficacia delle norme in materia di emissioni di CO₂ è essenziale che i dati utilizzati a tal fine siano corretti. Se tuttavia sono riscontrati errori nei dati, potrebbe non essere possibile, sulla base della legislazione in materia di omologazione, correggere la documentazione di omologazione o i certificati di conformità già rilasciati, se i dati si riferiscono a omologazioni la cui validità è cessata. In tali situazioni, la Commissione dovrebbe avere la facoltà di chiedere alle autorità di omologazione competenti o, se del caso, ai costruttori, di rilasciare una dichiarazione di rettifica in base alla quale possano essere corretti i valori utilizzati per determinare le prestazioni dei costruttori nel conseguimento dei rispettivi obiettivi.
- (20) La trasmissione dei dati relativi ai veicoli delle categorie M2 (autobus) e N2 (autocarri di medie dimensioni) rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ ed è pertanto opportuno rimuovere tale riferimento dal regolamento (UE) 2019/631.

¹¹ 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).

- (21) In considerazione dell'aumento degli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e al fine di evitare potenziali effetti di distorsione del mercato, dovrebbero essere allineati gli obblighi di riduzione per tutti i costruttori presenti sul mercato dell'Unione, ad eccezione di quelli responsabili di un numero di veicoli nuovi immatricolati in un anno civile inferiore a 1 000 unità. Di conseguenza dovrebbe essere soppressa a decorrere dal 2030 la possibilità concessa ai costruttori di un numero di autoveicoli compreso tra 1 000 e 10 000 unità o di veicoli commerciali leggeri compreso tra 1 000 e 22 000 unità oggetto di nuova immatricolazione in un anno civile di presentare una domanda di deroga rispetto ai rispettivi obiettivi specifici per le emissioni.
- (22) Al fine di garantire la chiarezza del diritto e la coerenza con la prassi attuale, è opportuno chiarire che gli adeguamenti dei valori M_0 e TM_0 dovrebbero essere effettuati mediante modifiche dell'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 e non con un atto che integri tale regolamento.
- (23) Nel 2026 dovrebbero essere riesaminati i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi fissati dal regolamento (UE) 2019/631 per il 2030 e oltre. Ai fini di tale riesame, dovrebbero essere presi in considerazione tutti gli aspetti considerati nelle relazioni biennali.
- (24) La possibilità di destinare le entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come previsto dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/631 e se ne è concluso che ciò 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 a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/631.

(25) Al fine di garantire che il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori responsabili delle emissioni di CO₂ di veicoli commerciali leggeri omologati con un sistema a più fasi possa essere adeguato per tenere conto dei cambiamenti nella procedura per determinare le emissioni di CO₂ e la massa di tali veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla modifica, ove necessario, delle formule di calcolo di cui all'allegato I, parte B, del regolamento (UE) 2019/631. 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.

(26) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/631,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) il paragrafo 5 è così modificato:

- i) alla lettera a) la percentuale "37,5 %" è sostituita da "55 %";
- ii) alla lettera b) la percentuale "31 %" è sostituita da "50 %";

b) è inserito il seguente paragrafo 5 bis:

"5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2035 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

- a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 100 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte A;
- b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 100 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte B.";

- c) al paragrafo 6, la frase "A decorrere dal 1° gennaio 2025" è sostituita da "Dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029";
 - d) il paragrafo 7 è soppresso;
- 2) l'articolo 2 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è così modificato:
 - a) alla lettera a) il riferimento "nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE" è sostituito da "all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), del regolamento (UE) 2018/858";
 - b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) categoria N₁ come definiti all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858 e che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 ("veicoli commerciali leggeri"), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione ("veicoli commerciali leggeri nuovi"); A decorrere dal 1° gennaio 2025, ai fini del presente regolamento e fatti salvi il regolamento (UE) 2018/858 e il regolamento (CE) n. 715/2007, i veicoli a zero emissioni di categoria N, aventi una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, sono considerati veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento se la massa di riferimento in eccesso è dovuta unicamente alla massa del sistema di stoccaggio dell'energia.";
 - b) al paragrafo 3 il riferimento "all'allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE" è sostituito dal riferimento "all'allegato I, parte A, punto 5, del regolamento (UE) 2018/858";
- 3) all'articolo 3, il paragrafo 1 è così modificato:
- a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui al regolamento (UE) 2018/858. Si applicano inoltre le seguenti definizioni:";
 - b) le lettere da b) a g) e le lettere i) e n) sono soppresse;
- 4) all'articolo 4, paragrafo 1, è aggiunto il seguente comma:

"Ai fini della lettera c), qualora gli obiettivi specifici per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A, punto 6.3, o dell'allegato I, parte B, punto 6.3 risultino negativi, l'obiettivo specifico per le emissioni è fissato a 0 g/km.";

- 5) l'articolo 7 è così modificato:
- a) è inserito il seguente paragrafo 6 bis:
- "6 bis. Se la Commissione constata che i dati provvisori presentati dagli Stati membri a norma del paragrafo 2 o i dati notificati dai costruttori a norma del paragrafo 5 si basano su dati errati contenuti nella documentazione di omologazione o nei certificati di conformità, la Commissione ne informa l'autorità di omologazione o, se del caso, il costruttore e chiede all'autorità di omologazione o, se del caso, al costruttore di rilasciare una dichiarazione di rettifica nella quale sono specificati i dati corretti. La dichiarazione di rettifica è trasmessa alla Commissione e i dati corretti sono utilizzati per modificare i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.";
- b) il paragrafo 11 è soppresso;
- 6) all'articolo 10, paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:
- "La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per gli obiettivi specifici per le emissioni applicabili fino all'anno civile 2029 compreso.";
- 7) all'articolo 13, paragrafo 3, è aggiunta la seconda frase seguente:
- "Qualora i dati riportati nella documentazione di omologazione non possano 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.";
- 8) all'articolo 14, paragrafo 2, la frase "integrare il presente regolamento stabilendo le misure di cui al" è sostituita da "modificare l'allegato I come stabilito al";
- 9) è inserito il seguente articolo 14 bis:

"Articolo 14 bis

Relazione sullo stato di avanzamento

Entro il 31 dicembre 2025, e successivamente ogni due anni, la Commissione presenta una relazione sui progressi compiuti verso una mobilità a emissioni zero nei trasporti su strada. La relazione consente, in particolare, di monitorare e valutare la necessità di eventuali misure supplementari per agevolare la transizione, anche attraverso mezzi finanziari.

Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a un progresso efficiente in termini di costi verso la neutralità climatica entro il 2050. Tra essi figurano:

- la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni, in particolare nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, il miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli, i progressi nel conseguire gli obiettivi di realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, come previsto dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, e l'analisi del mercato dell'usato negli Stati membri;
- il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra, l'impatto sui consumatori, ivi compreso sui prezzi dell'energia elettrica, in particolare sulle famiglie a basso e medio reddito, i progressi nel dialogo sociale, l'efficacia delle misure a sostegno della riqualificazione e del miglioramento del livello delle competenze della forza lavoro del settore automobilistico, nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada;
- l'impatto del presente regolamento modificativo sul conseguimento degli obiettivi degli Stati membri ai sensi del regolamento UE/xxxx/xxxx [regolamento sulla condivisione degli sforzi modificato] e delle norme in materia di qualità dell'aria di cui alla direttiva 2008/50/CE;
- la necessità di eventuali misure aggiuntive, comprese misure a livello dell'UE, che possano agevolare la transizione degli Stati membri verso veicoli commerciali leggeri a zero emissioni.";

10) l'articolo 15 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1) Nel 2028 la Commissione, basandosi sulle relazioni biennali, riesamina l'efficacia e l'impatto 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.";

b) i paragrafi da 2 a 5 sono soppressi;

c) è aggiunto il seguente paragrafo 9:

"9) Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare le formule di cui all'allegato I, parte B, qualora tali modifiche siano necessarie per tenere conto della procedura per i veicoli N1 omologati in più fasi di cui all'allegato III, parte A.";

- 11) l'articolo 17 è così modificato:
- a) al paragrafo 2, i termini "all'articolo 15, paragrafo 8" sono sostituiti da "all'articolo 15, paragrafi 8 e 9";
 - b) al paragrafo 3, i termini "all'articolo 15, paragrafo 8" sono sostituiti da "all'articolo 15, paragrafi 8 e 9";
 - c) al paragrafo 6, i termini "all'articolo 15, paragrafo 8" sono sostituiti da "all'articolo 15, paragrafi 8 e 9";
- 12) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

L'allegato I è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

a) al punto 6.1, il titolo è sostituito dal seguente:

"Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2025";

b) al punto 6.1.2, il titolo è sostituito dal seguente:

"Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2030 al 2034";

c) è aggiunto il seguente punto 6.1.3:

"6.1.3 Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2035

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 – fattore di riduzione₂₀₃₅)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione₂₀₃₅ è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 bis, lettera a).";

d) al punto 6.2, il titolo è sostituito dal seguente:

"Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni"

e) il punto 6.2.2 è soppresso;

f) il punto 6.3 è sostituito dal seguente:

"6.3 Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

6.3.1 Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029

Obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo specifico di riferimento per le emissioni ·
fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di CO₂ determinato conformemente al punto 6.2.1;

fattore ZLEV è pari a $(1 + y - x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0, nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di autovetture nuove di un costruttore calcolata come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{\text{specifico}}$ conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left(\frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Per quanto riguarda le autovetture nuove immatricolate negli Stati membri il cui parco veicoli presenta una quota di veicoli a zero e a basse emissioni inferiore al 60 % della media dell'Unione nel 2017, e meno di 1 000 veicoli nuovi a zero e a basse emissioni immatricolati nel 2017*, lo $ZLEV_{\text{specifico}}$, fino al 2029 incluso, sarà calcolato conformemente alla formula seguente:

$$ZLEV_{\text{specifico}} = \left(1 - \left(\frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Qualora in uno Stato membro la percentuale di veicoli a zero e a basse emissioni presenti nel parco autovetture nuove immatricolate tra il 2025 e il 2028 sia superiore al 5 %, detto Stato membro non può beneficiare dell'applicazione del moltiplicatore pari a 1,85 per gli anni successivi;

x è pari al 15 % negli anni dal 2025 al 2029.

6.3.2 Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

L'obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

Dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2;

$$a_{2030} \quad \text{è} \quad \frac{a_{2021} \cdot \text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE} - 2030}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$$

dove:

a_{2021} è il valore di cui al punto 6.2.1;

$\text{media delle emissioni}_{2021}$ è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM_0 è il valore di cui al punto 6.2.1.

6.3.3 Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2035

L'obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

Dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.3;

$$a_{2035} \quad \text{è} \quad \frac{a_{2021} \cdot \text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE} - 2035}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$$

dove:

a_{2021} è il valore di cui al punto 6.2.1;

$\text{media delle emissioni}_{2021}$ è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM_0 è il valore di cui al punto 6.2.1.

* La quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture nuove di uno Stato membro nel 2017 è calcolato dividendo il numero totale di veicoli a basse e a zero emissioni nuovi immatricolati nel 2017 per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel medesimo anno.";

2) la parte B è così modificata:

a) al punto 6.1, il titolo è sostituito dal seguente:

"Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2025";

b) al punto 6.1.2, il titolo è sostituito dal seguente:

"Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2030 al 2034";

c) è aggiunto il seguente punto 6.1.3:

"6.1.3 Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2035

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 – fattore di riduzione₂₀₃₅)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione₂₀₃₅ è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 bis, lettera b).";

d) il punto 6.2.2 è sostituito dal seguente:

"6.2.2 Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2030 al 2034

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

Dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.3;

α è pari a a_{2030,L} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM₀, e a a_{2030,H} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM₀;

dove:

a_{2030,L} è $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2030}}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$

a_{2030,H} è $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2030}}{\text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2025}}$

media delle emissioni₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1.";

e) è aggiunto il seguente punto 6.2.3:

"6.2.3 Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2035

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

Dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.3;

α è pari a $a_{2035,L}$ quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM_0 , e a $a_{2035,H}$ quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM_0 ;

dove:

$a_{2035,L}$ è $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2035}}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ è $\frac{a_{2021} \cdot \text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2035}}{\text{Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2025}}$

media delle emissioni₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1.";

f) il punto 6.3.2 è sostituito dal seguente:

"6.3.2 Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

L'obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo specifico di riferimento per le emissioni – ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀)

dove:

Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per i costruttori determinato conformemente al punto 6.2.2;

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.2;

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore di cui al punto 6.1.2.";

g) è aggiunto il seguente punto 6.3.3:

"6.3.3 Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2035

L'obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo specifico di riferimento per le emissioni – ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅)

dove:

Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per i costruttori determinato conformemente al punto 6.2.3;

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$

è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.3;

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ è il valore di cui al punto 6.1.3."
