

Mercoledì 8 giugno 2022

P9_TA(2022)0234

Emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri *I**

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati l'8 giugno 2022, alla 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 clima (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD))⁽¹⁾

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2022/C 493/25)

Emendamento 1**Proposta di regolamento****Considerando 1***Testo della Commissione*

- (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.

Emendamento

- (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. **Con l'adozione del patto di Glasgow per il clima nel novembre 2021, le parti hanno riconosciuto che contenere l'aumento della temperatura media mondiale a 1,5° C rispetto ai livelli preindustriali ridurrebbe in misura significativa i rischi e l'impatto dei cambiamenti climatici, e si sono impegnate a rafforzare i loro obiettivi per il 2030 entro la fine del 2022 allo scopo di accelerare l'azione per il clima in questo decennio critico e colmare il divario in termini di ambizione rispetto all'obiettivo di 1,5° C.**

⁽¹⁾ La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A9-0150/2022).

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 2
Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione

- (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 2019 ⁽²³⁾. 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.

⁽²³⁾ Comunicazione della Commissione — Il Green Deal europeo, COM(2019)0640 dell'11 dicembre 2019.

Emendamento

- (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 2019 ⁽²³⁾. **Il Parlamento europeo, nella sua risoluzione del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo, ha chiesto la necessaria transizione verso una società climaticamente neutra entro il 2050 e, nella sua risoluzione del 28 novembre 2019 sull'emergenza climatica e ambientale, ha dichiarato tale stato di emergenza.** 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.

⁽²³⁾ Comunicazione della Commissione — Il Green Deal europeo, COM(2019)0640 dell'11 dicembre 2019.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 3
Proposta di regolamento
Considerando 3

Testo della Commissione

- (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.

Emendamento

- (3) **L'UE intende definire** entro il 2050 una nuova strategia di crescita **incentrata sulla trasformazione dell'Unione** in una società equa e prospera con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, **dotata di industrie dinamiche che rimangano leader mondiali nel rispettivo segmento e siano motori dell'innovazione a livello globale, garantendo al contempo posti di lavoro di qualità altamente retribuiti nell'Unione.** 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. **In tal senso, l'8° programma d'azione per l'ambiente in vigore fino al 2030 fissa l'obiettivo di accelerare la transizione verde verso un'economia circolare climaticamente neutra, sostenibile, non tossica, efficiente sotto il profilo delle risorse, basata sulle energie rinnovabili, resiliente e competitiva in modo giusto, equo e inclusivo nonché di proteggere, ripristinare e migliorare lo stato dell'ambiente, sostenendo la serie di misure e iniziative annunciate nell'ambito del Green Deal europeo e partendo da esse.** Al contempo, questa transizione incide in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati e vulnerabili, come gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche, **nonché sulle persone e sulle famiglie con un reddito basso o inferiore alla media. Inoltre, la transizione inciderà in modo diverso sulle regioni dell'Unione, in particolare le regioni strutturalmente svantaggiate, periferiche e ultraperiferiche.** Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 4
Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Con il regolamento (UE) [-] del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾ 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.

⁽²⁴⁾ 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 (Legge europea sul clima), [GU L, .../...].

Emendamento

(5) Con il regolamento (UE) **2021/1119** del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾ l'Unione ha sancito nella propria legislazione l'obiettivo **dell'azzeramento delle emissioni nette al più tardi** entro il 2050 **e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative**. Tale regolamento stabilisce inoltre un **obiettivo climatico intermedio** vincolante **all'interno dell'Unione che prevede** la riduzione **di almeno il 55 %** delle emissioni nette di gas a effetto serra (**ossia le** emissioni al netto degli assorbimenti) entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

⁽²⁴⁾ 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**).

Emendamento 5
Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tali riduzioni delle emissioni, compreso quello del trasporto su strada.

Emendamento

(6) Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tali riduzioni delle emissioni, compreso quello del trasporto su strada. **Il settore dei trasporti è l'unico settore in cui le emissioni sono in aumento dal 1990, incluso il trasporto su strada con veicoli leggeri e pesanti, che insieme rappresentano oltre il 70 % delle emissioni totali dei trasporti.**

Emendamento 6
Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) **È essenziale che la mobilità individuale rimanga accessibile, anche economicamente, per tutti, soprattutto per i pendolari che non hanno accesso a trasporti pubblici di qualità o ad altre soluzioni di mobilità.**

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 7
Proposta di regolamento
Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) *In occasione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2021 (nota come COP26), tenutasi a Glasgow nel Regno Unito, è stato sottoscritto l'impegno ad accelerare la transizione globale verso veicoli a zero emissioni. Le parti si sono altresì impegnate a favore di una transizione giusta e sostenibile, in modo che nessuna regione o comunità ne sia esclusa, e hanno sottolineato l'importanza di assicurare una giusta transizione della forza lavoro e la creazione di un lavoro dignitoso e posti di lavoro di qualità.*

Emendamento 8
Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

(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 **nonché la dipendenza dell'Unione dalle importazioni di combustibili fossili, comprese le importazioni di petrolio (per un valore di 227,5 miliardi di EUR nel solo 2018), che continua a essere la principale forma di energia consumata da autovetture e furgoni (94 %).** Nell'eliminare gradualmente il consumo di petrolio, è fondamentale non passare da una dipendenza all'altra. Al fine di garantire la sostenibilità futura dell'industria manifatturiera europea e di rafforzare l'autonomia strategica dell'Unione, è essenziale che la Commissione collabori con gli Stati membri e gli attori industriali per assicurare la catena di approvvigionamento dei materiali strategici e delle terre rare necessari per le nuove tecnologie a basse o zero emissioni.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Sebbene la revisione del presente regolamento rientri negli sforzi profusi per conseguire gli obiettivi ambientali della decarbonizzazione del trasporto su strada al fine di contrastare i cambiamenti climatici, essa dovrebbe anche tenere conto delle significative conseguenze di tale processo sul piano industriale e sociale per garantire l'occupazione e una mobilità accessibile per tutti.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 10
Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione

- (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 Consiglio ⁽²⁵⁾, 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.

⁽²⁵⁾ 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).

Emendamento

- (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, **di definire un percorso chiaro per il raggiungimento di tale obiettivo e di contribuire alla necessaria riduzione delle emissioni prima del 2030**, è necessario rendere più rigorosi i requisiti di riduzione di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁵⁾, 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. **Per conseguire tale obiettivo, sarà necessario ridurre le emissioni nel settore dei trasporti di circa il 90 % in base allo scenario più efficiente sotto il profilo dei costi, considerando che, attualmente, le emissioni di gas a effetto serra sono in aumento soltanto nel settore dei trasporti. Parallelamente, è della massima importanza che atti legislativi complementari dell'Unione, come la direttiva (UE) 2018/2001 ^(25 bis), garantiscano una rapida diffusione dell'energia da fonti rinnovabili, in modo che il parco auto dell'Unione possa essere alimentato da energia elettrica da fonti rinnovabili supplementare.** 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. **Le transizioni verde e digitale dovrebbero affrontare anche l'importanza della dimensione sociale per garantire una mobilità accessibile a tutti, compresi l'impatto della tassazione dell'energia sull'accessibilità economica, l'effetto diretto e indiretto dell'aumento dei prezzi dell'energia sui trasporti nelle diverse regioni dell'Unione nonché le conseguenze industriali, per garantire l'occupazione e la competitività dell'industria.**

⁽²⁵⁾ 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).

^(25 bis) **Direttiva (UE) 2018/2001, dell'11 dicembre 2018 del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).**

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 11
Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) Studi recenti suggeriscono che i veicoli elettrici a batteria sono già competitivi con le autovetture convenzionali in diversi segmenti automobilistici in termini di costo totale di proprietà. L'aumento delle norme in materia di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri accelererà la riduzione del costo totale di proprietà dei veicoli elettrici a batteria, aumentando la loro attrattiva per tutte le fasce di consumatori nell'Unione rispetto ai veicoli dotati di motori a combustione. Norme più ambiziose in materia di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri per il periodo dal 2025 al 2030 accelereranno anche la decarbonizzazione del mercato dell'usato in tutti i segmenti automobilistici, con maggiori benefici per i consumatori a basso e medio reddito.

Emendamento 12
Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(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 che 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.

(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, **rafforzamento della sicurezza e dell'efficienza energetica e relativo** 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 **mentre** 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, **a condizione che siano garantiti dati accurati e completi sulle prestazioni in termini di emissioni per questi tipi di veicoli.**

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 14
Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) *L'innovazione tecnologica è un prerequisito per la decarbonizzazione della mobilità nell'Unione e dovrebbe quindi essere sostenuta. Di fronte all'aumento della concorrenza internazionale, l'Unione e gli Stati membri dovrebbero continuare ad adoperarsi per esplorare e sviluppare iniziative che promuovano le sinergie nel settore, come l'Alleanza europea delle batterie, e sostenere gli investimenti pubblici e privati nella ricerca e nell'innovazione nel settore automobilistico europeo. In tal modo si dovrebbe mirare a mantenere la leadership tecnologica europea nel settore, a sviluppare l'eccellenza industriale nelle tecnologie del futuro nell'Unione e a garantire la sostenibilità e la competitività a lungo termine della sua base industriale.*

Emendamento 15
Proposta di regolamento
Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) *Alcuni Stati membri hanno dichiarato piani per accelerare l'introduzione di veicoli a zero emissioni fissando una data di eliminazione graduale per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi che emettono CO₂ immessi sul mercato nel loro territorio prima della data stabilita a livello dell'Unione. La Commissione dovrebbe individuare opzioni per agevolare la transizione degli Stati membri verso veicoli leggeri a zero emissioni in linea con tali piani.*

Emendamento 16
Proposta di regolamento
Considerando 10 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 quater) *Segnali normativi chiari dovrebbero consentire ai costruttori di prendere le loro decisioni di investimento. L'assenza di tali segnali potrebbe comportare il rischio che l'industria automobilistica dell'Unione perda competitività e leadership tecnologica se non vengono compiuti investimenti rapidi e che perda anche quote di mercato sui mercati mondiali e nazionali.*

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 17
Proposta di regolamento
Considerando 10 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 quinquies) **Il rafforzamento del dialogo sociale nel settore automobilistico è fondamentale per il processo di negoziazione e adozione dei piani territoriali per una transizione giusta e dei piani sociali nazionali per il clima a livello di costruttori, regionale e settoriale. È fondamentale garantire la trasformazione della forza lavoro in una particolare area geografica e in un modo che rifletta le possibilità della regione.**

Emendamento 18
Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

(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 **che consideri al contempo le specificità di ciascuno Stato membro**, nonché dalla necessità di migliorare e riqualificare le competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività **mantenendo contemporaneamente i livelli occupazionali del settore automobilistico in Europa. Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta agli effetti che tale transizione avrà sulle MPMI lungo la catena di approvvigionamento.** Se del caso, si dovrebbe 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 Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, 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. **Sarebbe inoltre necessaria una fonte di finanziamento specifica a livello dell'Unione per la transizione nel settore automobilistico al fine di affrontare in particolare gli eventuali effetti negativi sull'occupazione.** 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.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 19
Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione

(12) La nuova strategia industriale aggiornata ⁽²⁶⁾ 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.

Emendamento

(12) La nuova strategia industriale aggiornata ⁽²⁶⁾ 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, **nella massima trasparenza e in consultazione con tutte le parti interessate, anche considerando l'istituzione di un forum specifico per il dialogo sociale nel settore automobilistico.** destinando un'attenzione particolare alle PMI, **comprese le microimprese**, della catena di approvvigionamento del settore automobilistico e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri e basandosi **sulla raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica e** 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 e **la sostenibilità** dei veicoli a zero emissioni. **Andrebbe altresì affrontato il ruolo degli appalti pubblici in tale percorso e la Commissione dovrebbe in tal senso considerare una revisione della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio ^(26bis) al fine di garantirne l'allineamento con gli obiettivi del regolamento (UE) 2019/631.** I progressi compiuti in tale percorso organico di transizione per l'ecosistema della mobilità dovrebbero essere monitorati ogni **anno** 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 **e il loro consumo energetico, le ripercussioni sui consumatori**, lo sviluppo di combustibili alternativi e la realizzazione di infrastrutture, come richiesto dal regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, **lo sviluppo della quota di energia rinnovabile come previsto dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ^(26ter),** 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

⁽²⁶⁾ Comunicazione della Commissione — «Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa», COM(2021)0350 del 5 maggio 2021

Mercoledì 8 giugno 2022

Testo della Commissione

Emendamento

riconversione professionale dei lavoratori, **soprattutto nelle regioni con un'elevata percentuale di posti di lavoro legati alla catena del valore del settore automobilistico ed emissioni legate all'età dei veicoli leggeri, considerando le azioni volte a un'eliminazione sincrona, socialmente equa e rispettosa dell'ambiente dei veicoli più vecchi.** La relazione sullo stato di avanzamento si baserà anche sulle relazioni 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. **La Commissione dovrebbe inoltre consultare un'ampia gamma di esperti indipendenti, parti interessate e amministrazioni nazionali e regionali al fine di garantire una base di conoscenze completa.** Le innovazioni nella catena di approvvigionamento automobilistico sono costanti. Tecnologie innovative come la produzione di elettrocarburanti con cattura dell'aria e le **autovetture alimentate a idrogeno con tecnologia di stoccaggio dell'idrogeno a bordo**, 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.

⁽²⁶⁾ Comunicazione della Commissione — «Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa», COM(2021)0350 del 5 maggio 2021

^(26bis) *Direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 188 del 12.7.2019, pag. 116).*

^(26ter) *Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).*

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 20
Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) *Sebbene il presente regolamento si applichi solo alle nuove autovetture e ai nuovi veicoli commerciali leggeri, è importante includerlo in un piano d'azione più completo a livello di Unione per decarbonizzare il parco veicoli esistente al fine di proteggere l'ambiente e la salute dei cittadini in tutti gli Stati membri. L'attuale parco veicoli continuerà a essere un fattore di scarso rendimento ambientale per un lungo periodo a causa della lentezza del rinnovamento del parco. L'attuale parco veicoli continuerà a essere un fattore di scarso rendimento ambientale per un lungo periodo a causa della lentezza del rinnovamento del parco. Il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici nel 2050 dovrebbe essere correlato al diritto di tutti i cittadini dell'Unione a un'aria più pulita. Al fine di accelerare la riduzione delle emissioni del parco esistente, è della massima importanza che la Commissione proponga rapidamente misure legislative volte a creare un quadro favorevole all'ammodernamento e a promuovere le tecnologie attualmente disponibili che riducono le emissioni di CO₂, quali combustibili a basse emissioni di carbonio o luci che consumano meno energia, ad accelerare il trasferimento modale tra merci e passeggeri e a incoraggiare modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, come il car pooling, la mobilità dolce e trasporti pubblici nelle città, e a far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio delle autovetture nell'Unione.*

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 21
Proposta di regolamento
Considerando 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 ter) *Per garantire l'allineamento con il nuovo obiettivo climatico dell'Unione per il 2030, e con le norme più stringenti in materia di emissioni di CO₂, dovrebbe essere proposto un aggiornamento della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ^(26bis), compresa la possibilità di estenderne l'ambito di applicazione ai veicoli posseduti o noleggiati da un'azienda privata con un parco veicoli di determinate dimensioni, al fine di favorire l'aumento della domanda di veicoli a zero emissioni. Considerando che i veicoli provenienti da parchi veicoli aziendali entrano nel mercato privato più velocemente, consentirebbe la creazione più rapida di un mercato dell'usato per i veicoli a zero emissioni, che sarà particolarmente importante per le regioni in cui la transizione si rivelerà più difficile, e contribuirebbe a raggiungere più velocemente la parità dei prezzi con i veicoli convenzionali in tutta l'Unione.*

^(26bis) Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 22
Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione

- (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 Consiglio ⁽²⁷⁾.

⁽²⁷⁾ 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).

Emendamento

- (13) Gli obiettivi relativi all'intero parco veicoli dell'UE **dovrebbero** essere integrati dalla necessaria realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, **che è fondamentale per realizzare gli obiettivi rafforzati. Per tale motivo, considerando la modesta e lenta attuazione della** direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁷⁾, **gli obiettivi rafforzati di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da un ambizioso regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, che stabilisca ambiziosi obiettivi obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in tutti i 27 Stati membri. Tali obiettivi dovrebbero essere integrati da obiettivi ambiziosi per la realizzazione di punti di ricarica privati negli edifici nella direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ^(27bis). A tale riguardo, è fondamentale che gli investimenti nella realizzazione dell'infrastruttura necessaria siano mantenuti e rafforzati.**

⁽²⁷⁾ 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).

^(27bis) **Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).**

Emendamento 23
Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- (13 bis) **Considerando che esiste al mondo globalmente più di un miliardo di veicoli alimentati con combustibile fossile, responsabili di oltre il 30 % delle emissioni globali di CO₂, la conversione dei veicoli termici in elettrici è una soluzione complementare all'offerta dei costruttori tradizionali, che rende possibile accelerare la transizione ecologica basandosi sull'economia circolare;**

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 24
Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione

- (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.**

Emendamento

- (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, **che sostenga la loro competitività e prepari il terreno per un'ulteriore innovazione considerando al contempo la necessità di prevedere una traiettoria chiara per la realizzazione di tali veicoli, assicurando il contributo del settore del trasporto su strada all'obiettivo climatico dell'UE per il 2030.**

Emendamento 25
Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione

- (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.

Emendamento

- (15) Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE, 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. I veicoli elettrici ibridi ricaricabili continueranno a essere considerati ai fini degli obiettivi per l'intero parco veicoli fissati per i costruttori di veicoli.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 26
Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) Ai sensi del regolamento (UE) 2019/631, le riduzioni delle emissioni ottenute mediante innovazioni che non sono contabilizzate nelle prove di omologazione sono attualmente contabilizzate mediante crediti per le ecoinnovazioni, che possono essere conteggiati ai fini dell'obiettivo di riduzione del costruttore. Il livello massimo di riduzione delle emissioni che può essere dichiarato è attualmente pari a 7 g/km per costruttore. Tale limite dovrebbe essere rivisto al ribasso in linea con gli obiettivi più rigorosi, al fine di garantire che tale sistema rimanga limitato alle reali innovazioni e non incentivi il perseguimento di obiettivi meno ambiziosi in relazione alla vendita di veicoli a zero emissioni.

Emendamento 27
Proposta di regolamento
Considerando 15 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 ter) Sostenere l'innovazione sia tecnologica che sociale è un elemento importante per incoraggiare una transizione più rapida verso la mobilità a zero emissioni. Sono già disponibili importanti finanziamenti per l'innovazione nell'ecosistema della mobilità attraverso vari strumenti di finanziamento dell'Unione, in particolare Orizzonte Europa, InvestEU, il Fondo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il Fondo per l'innovazione e il dispositivo per la ripresa e la resilienza. Pur attendendosi che ambiziosi obiettivi annuali di riduzione delle emissioni di CO₂ stimolino l'innovazione nella catena di approvvigionamento automobilistico, l'obiettivo primario di questo regolamento è quello di realizzare una riduzione reale, efficace e verificabile delle emissioni di CO₂.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 28
Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) *Gli obiettivi di cui al regolamento (UE) 2019/631 sono parzialmente conseguiti con le vendite di veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV). Le emissioni di detti veicoli sono attualmente contabilizzate mediante un fattore di utilizzo di cui al regolamento (UE) 2017/1151 ^(1bis) della Commissione, che rappresenta la percentuale di distanza percorsa con la batteria rispetto alla distanza percorsa utilizzando il motore a combustione. Detto fattore di utilizzo non si basa tuttavia su dati reali rappresentativi ma su una stima. Dal 1° gennaio 2021 la Commissione sta raccogliendo dati sui consumi reali di carburante mediante misuratori di consumo di carburante a bordo delle autovetture ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/631. Il fattore di utilizzo per i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna dovrebbe essere aggiornato quanto prima utilizzando tali dati, al fine di garantire che rispecchi le emissioni in condizioni di guida reali. Il fattore di utilizzo aggiornato si dovrebbe applicare a decorrere dal 2025, al più tardi, e dovrebbe essere monitorato onde garantire che sia rappresentativo delle emissioni reali.*

^(1bis) *Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).*

Emendamento 30
Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione

Emendamento

(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.*

soppresso

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 121
Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione

- (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 autovetture 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.

Emendamento

- (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 **2036** la possibilità concessa ai costruttori di un numero di autovetture 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.

Emendamento 31
Proposta di regolamento
Considerando 23

Testo della Commissione

- (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**.

Emendamento

- (23) Nel **2027** 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 **annuali**.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 32
Proposta di regolamento
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(23 bis) È importante valutare le emissioni nel corso di tutto il ciclo di vita dei veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione. A tal fine, la Commissione dovrebbe sviluppare, entro il 31 dicembre 2023, una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni dei veicoli leggeri immessi nel mercato dell'Unione al fine di ottenere un quadro generale del loro impatto ambientale. La Commissione dovrebbe adottare misure di follow-up, comprese, se del caso, proposte legislative per sostenere i progressi dell'Unione verso le sue ambizioni in materia di clima. È inoltre importante sviluppare una metodologia per valutare le prestazioni ambientali complessive dei veicoli, calcolate non solo in termini di emissioni di CO₂, ma anche tenendo conto dell'impronta ambientale complessiva.

Emendamento 33
Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

(24) **L'assegnazione** di entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso **dovrebbe essere destinata a sostenere la transizione giusta verso un'economia climaticamente neutra, e, nello** specifico, ad attenuare qualsiasi ripercussione negativa sull'occupazione derivante dalla transizione nel settore automobilistico. La Commissione dovrebbe presentare, se del caso, una proposta per istituire tale strumento di finanziamento. Così facendo, sarebbe opportuno prendere in considerazione le regioni e le comunità colpite con particolare durezza, che potrebbero essere più vulnerabili a causa della presenza di un'intensiva industria automobilistica o a causa delle loro caratteristiche specifiche che rendono più difficile la transizione verso il trasporto su strada a zero emissioni, come le regioni ultraperiferiche.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 74**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 1 — lettera -a (nuova)****Regolamento (UE) 2019/631**

Articolo 1 — paragrafo 4 — lettera a

Testo in vigore

Emendamento

a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;

(-a) al paragrafo 4, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2019 dell'allegato I, parte A, **come stabilito dal regolamento (UE) 2019/631 al fine di rispettare i cicli di produzione;**»;

Emendamento 35**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 1 — lettera -a bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 1 — paragrafo 4 — lettera b

Testo in vigore

Emendamento

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

-a bis) al paragrafo 4 la lettera b) è sostituita dalla seguente

«b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B, **come stabilito dal regolamento (UE) 2019/631;**»

Emendamento 36**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 1 — lettera c**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 1 — paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

c) **al** paragrafo 6, **la frase «A decorrere dal 1° gennaio 2025» è sostituita da «Dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029»;**

c) **il** paragrafo 6 è **soppresso**

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 1 — punto 3 — lettera a bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 3 — paragrafo 1 — lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) è inserito il punto seguente:

«a bis) “veicolo ibrido ricaricabile” o “PHEV”: un veicolo alimentato da una combinazione di un motore elettrico con batteria ricaricabile e un motore a combustione interna che possono funzionare insieme o separatamente;»

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 1 — punto 3 — lettera b bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 3 — paragrafo 1 — lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) è inserito il punto seguente:

«b bis) *veicolo aziendale*: un veicolo posseduto o noleggiato da un'impresa privata ai sensi del regolamento (CE) n. 2157/2001 del Consiglio^(1bis) e utilizzato a fini professionali;

^(1bis) Regolamento (CE) n. 2157/2001 del Consiglio, dell'8 ottobre 2001, relativo allo statuto della Società europea (SE) (GU L 294 del 10.11.2001, pag. 1).

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 41**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 5 — lettera a bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 7 — paragrafo 10

Testo in vigore

10. La Commissione **valuta**, entro il 2023, **la possibilità di sviluppare** una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri che sono immessi nel mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale **valutazione**, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative.

Emendamento

a bis) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:

«10. La Commissione **pubblica**, entro il 2023, **una relazione recante** una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri che sono immessi nel mercato dell'Unione **compresa una metodologia per la valutazione delle emissioni di CO₂ relative a tutto il ciclo di vita dei carburanti e dell'energia consumati da tali veicoli**. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale **relazione**, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative.»

Emendamento 42**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 5 — lettera a ter (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 7 — paragrafo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) è inserito il seguente paragrafo 10 bis:

«10 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2024 i costruttori possono, su base volontaria, trasmettere dati sulle emissioni di CO₂ durante il ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri immessi sul mercato dell'Unione di cui al paragrafo 10 del presente articolo alle autorità competenti di cui al paragrafo 6 del presente articolo e agli Stati membri, che li comunicano successivamente alla Commissione conformemente al paragrafo 2 del presente articolo. A decorrere dal 1° gennaio 2028 tali dati sono inclusi nelle informazioni elencate nelle parti A degli allegati II e III;»

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 43**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 8 — paragrafo 4

*Testo in vigore**Emendamento*

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

(5 bis) all'articolo 8, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione presenta una relazione che illustra nel dettaglio la necessità di finanziamenti mirati per garantire una transizione equa nel settore automobilistico, con l'obiettivo di attenuare l'occupazione negativa e altri impatti economici in tutti gli Stati membri interessati, in particolare nelle regioni e nelle comunità più colpite dalla transizione. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa volta a istituire uno strumento di finanziamento dell'Unione per rispondere a tale esigenza e, in particolare, per coordinare e finanziare misure preventive e reattive per affrontare la ristrutturazione a livello locale e regionale e per finanziare la formazione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori del settore automobilistico, compresi i costruttori di automobili, i loro fornitori di componenti e i servizi ausiliari di manutenzione e riparazione, in particolare nelle piccole e medie imprese.

Lo strumento finanziario può assumere la forma di uno strumento di finanziamento dedicato o far parte del Fondo sociale per il clima o del Fondo per una transizione giusta riveduto. Le eventuali entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso sono assegnate a tale scopo.

Emendamento 122**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 6**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 10 — paragrafo 2

*Testo della Commissione**Emendamento*

«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.»

«La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per gli obiettivi specifici per le emissioni applicabili fino all'anno civile **2035** compreso.»

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 44**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 6 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 10 — paragrafo 4 — comma 1

Testo in vigore

4. Una domanda di deroga dall'obiettivo specifico per le emissioni calcolato a norma dell'allegato I, parte A, punti da 1 a 4 e 6.3, può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.

*Emendamento***(6 bis) l'articolo 10, paragrafo 4, è sostituito dal seguente:**

«4. Una domanda di deroga dall'obiettivo specifico per le emissioni calcolato a norma dell'allegato I, parte A, punti da 1 a 4 e 6.3, può essere presentata **per gli anni fino al 2028 compreso** da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.»

Emendamento 45**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 6 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 11 — paragrafo 1

Testo in vigore

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative («pacchetti tecnologici innovativi»).

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.

*Emendamento***(6 ter) all'articolo 11, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:**

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative («pacchetti tecnologici innovativi»).

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km **fino al 2024**.

— 5 g CO₂/km dal 2025;— 4 g CO₂/km dal 2027;— 2 g CO₂/km dal 2030 fino al 2034 compreso.

Mercoledì 8 giugno 2022

Testo in vigore

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando il massimale di cui al terzo comma del presente paragrafo con effetto a partire dal 2025 per tener conto degli sviluppi tecnologici, garantendo nel contempo una quota equilibrata del livello di tale massimale in relazione alle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando **al ribasso** il massimale di cui al terzo comma del presente paragrafo con effetto a partire dal 2025 per tener conto degli sviluppi tecnologici, garantendo nel contempo una quota equilibrata del livello di tale massimale in relazione alle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori.

Emendamento 46**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 6 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 quater) è inserito il seguente articolo:**«Articolo 11 bis****Progettazione ecocompatibile**

Al fine di garantire che la transizione verso una mobilità a zero emissioni contribuisca pienamente agli obiettivi dell'Unione in materia di efficienza energetica e di economia circolare, entro il 31 dicembre 2023 la Commissione presenta, se del caso, proposte riguardanti l'elaborazione di requisiti minimi di progettazione ecocompatibile per tutte le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi, tra cui l'efficienza energetica, i requisiti di durabilità e riparabilità per componenti essenziali quali luci, componenti elettronici e batterie, i requisiti minimi per il recupero di metalli, plastica e materie prime critiche, tenendo conto dei principi applicati ad altri prodotti connessi all'energia ai sensi della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ^(1 bis).

^(1 bis) Direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti connessi all'energia (GU L 285 del 31.10.2009, pag. 10).»

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 1 — punto 6 quinquies (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 12 — paragrafo 3

Testo in vigore

Emendamento

3. Al fine di evitare un aumento del divario rispetto alle emissioni reali, entro il 1^o giugno 2023 la Commissione valuta in che modo i dati relativi al consumo di carburante e di energia possano essere utilizzati per garantire che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia del veicolo, determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, continuino ad essere rappresentativi delle emissioni reali nel tempo per ciascun costruttore.

La Commissione monitora e riferisce annualmente in che modo il divario di cui al primo comma si evolve nel periodo 2021-2026 e, **al fine di prevenirne un aumento, valuta nel 2027 la fattibilità di un meccanismo di adeguamento** delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore **a partire dal 2030 e, se del caso, presenta una proposta legislativa per porre in essere un siffatto meccanismo.**

(6 quinquies) all'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

3. Al fine di evitare un aumento del divario rispetto alle emissioni reali, entro il 1^o giugno 2023 la Commissione valuta in che modo i dati **reali** relativi al consumo di carburante e di energia **raccolti a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392 della Commissione** ^(1 bis) possano essere utilizzati per garantire che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia del veicolo, determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, continuino ad essere rappresentativi delle emissioni reali nel tempo per ciascun costruttore.

La Commissione monitora e riferisce annualmente in che modo il divario di cui al primo comma si evolve nel periodo **a decorrere dal 2021 e, se del caso, non appena siano disponibili dati sufficienti ed entro il 31 dicembre 2026, presenta una proposta legislativa al fine di colmare il divario mediante l'adeguamento** delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore **utilizzando i dati reali raccolti a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392 della Commissione.**

Inoltre, la Commissione valuta in particolare l'uso dei dati riguardanti il consumo di carburante e di energia di cui al paragrafo 1 del presente articolo per i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV). Utilizzando tali dati, la Commissione adotta atti delegati in conformità dell'articolo 17 per adattare i fattori di utilizzo usati per i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna, al fine di garantire che le loro emissioni siano rappresentative delle reali condizioni di guida dal 2025 in poi.

^(1 bis) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/392 della Commissione, del 4 marzo 2021, relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1014/2010, (UE) n. 293/2012, (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153 (GU L 77 del 5.3.2021, pag. 8).

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 48**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 6 sexies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 12 — paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 sexies) All'articolo 12 è aggiunto il seguente paragrafo:

«4 bis. Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 17 per integrare il presente regolamento adottando una metodologia per misurare e comparare l'efficienza dei veicoli a zero e a basse emissioni sulla base del quantitativo di elettricità necessario per percorrere 100 chilometri. Tale metodologia tiene conto in particolare delle implicazioni dell'elettricità utilizzata sulla quantità di risorse richieste dalle batterie interne di stoccaggio dell'energia di tali veicoli.

Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per fissare soglie minime di efficienza energetica per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi a zero emissioni immessi nel mercato dell'Unione.»

Emendamento 50**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 9**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 bis

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14 bis

Articolo 14 bis

Relazione sullo stato di avanzamento

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.

Entro il 31 dicembre 2025, e successivamente ogni **anno**, 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 **una** transizione **giusta**, anche attraverso mezzi finanziari.

Mercoledì 8 giugno 2022

Testo della Commissione

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, i progressi nel conseguire **gli obiettivi di** realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, **come previsto** dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili al conseguimento **di una mobilità climaticamente neutra, l'impatto sui consumatori**, i progressi nel dialogo sociale 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.”;

Emendamento

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:

- a) **i progressi nella** diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni, **nella loro accessibilità economica e nella loro efficienza energetica;**
- b) **l'impatto sui consumatori, in particolare quelli a basso e medio reddito, e il ritmo di diffusione dei veicoli a basse e a zero emissioni in tali segmenti di consumatori nonché la disponibilità e la portata delle misure a livello dell'Unione, degli Stati membri e locale per sostenere tale diffusione;**
- c) **il mercato dei veicoli usati;**
- d) i progressi nel conseguire **una sufficiente** realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento **pubbliche e private, inclusi, tra l'altro, i progressi nel conseguire gli obiettivi previsti** dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi **e dalla direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio** (^{1 bis});
- e) **i progressi nell'aumento della quantità di energia rinnovabile nell'Unione in linea con la direttiva (UE) 2018/2001;**
- f) il contributo potenziale delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili, **compresi i combustibili sintetici**, al conseguimento **della neutralità climatica nel settore dei trasporti;**
- g) **le emissioni durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immessi sul mercato, utilizzando la metodologia adottata a norma dell'articolo 7, paragrafo 10;**

Mercoledì 8 giugno 2022

Testo della Commissione

Emendamento

h) i progressi nel dialogo sociale nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale, **tenendo conto dell'occupazione e della competitività**, verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada;

i) **l'impatto sull'occupazione, da valutare mediante una mappatura dettagliata dello sviluppo dell'occupazione nell'industria automobilistica e degli effetti sulle regioni in cui tali industrie sono ubicate, nonché misure, comprese misure finanziarie, a livello di Unione, di Stato membro o locale per attenuare gli impatti socioeconomici in tali regioni, compresi programmi di miglioramento del livello delle competenze e di riqualificazione;**

k) **il potenziale contributo di ulteriori misure nazionali e dell'Unione volte a ridurre l'età media e quindi le emissioni del parco veicoli leggeri, come le misure volte a sostenere l'eliminazione graduale dei veicoli più vecchi in modo socialmente equo e rispettoso dell'ambiente;**

^(1 bis) Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 1 — punto 9

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 bis — comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

In linea con la raccomandazione del Consiglio (UE) .../... [raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica], gli Stati membri sono invitati a elaborare piani territoriali per una transizione equa per il loro settore automobilistico, in stretto dialogo con le parti sociali, nell'intento di guidare il cambiamento strutturale in maniera socialmente accettabile e per evitare la rottura sociale.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 80**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 9 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 bis bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) è inserito l'articolo seguente:**«Articolo 14 bis bis****Misure supplementari per sostenere la domanda di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero emissioni nel mercato dell'Unione****Entro il 28 febbraio 2023 la Commissione presenta una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per aumentare la quota di veicoli a emissioni zero nel parco veicoli leggeri pubblici e aziendali. Le proposte prevedono mandati vincolanti a zero emissioni per i proprietari e i gestori di parchi veicoli aziendali e pubblici, tenendo conto delle disparità regionali.»****Emendamento 53****Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 9 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) è inserito il seguente articolo 14 ter:**«Articolo 14 ter****Conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva (UE) .../... [rifusione della direttiva sull'efficienza energetica], gli Stati membri considerano il principio dell'efficienza energetica al primo posto nelle decisioni strategiche, di pianificazione e di investimento relative alla realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento di combustibili alternativi, anche per quanto riguarda l'efficienza energetica "dal pozzo alla ruota" delle diverse tecnologie a zero emissioni.»**

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 54**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 9 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 bis ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) è inserito il seguente articolo 14 bis ter:**«Articolo 14 bis ter****Misure supplementari per sostenere la transizione verso autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero emissioni nel mercato dell'Unione****Entro ... [6 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 17 al fine di armonizzare le norme di omologazione per i veicoli con motori a combustione interna convertiti in trazione a batteria o elettrica a celle a combustibile, per consentire l'omologazione in serie. La Commissione valuta anche l'introduzione di una norma per il calcolo dei CO₂ equivalenti dei veicoli con motore a combustione convertiti in trazione a batteria o elettrica a celle a combustibile nel contesto dell'applicazione del presente regolamento.»****Emendamento 55****Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 10 — lettera a**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 — paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

1. Nel **2027** la Commissione, basandosi sulle relazioni **annuali**, riesamina **approfonditamente** 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.

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 56**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 10 — lettera a bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 — paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) all'articolo 15 è inserito il seguente paragrafo:

«1 bis. Durante il riesame di cui al paragrafo 1, la Commissione riferisce anche in merito alle emissioni di CO₂ prodotte durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, sulla base della metodologia di cui all'articolo 7, paragrafo 10. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa volta a integrare il presente regolamento al fine di trattare tali emissioni.»

Emendamento 57**Proposta di regolamento****Articolo 1 — punto 10 — lettera b bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 — paragrafo 6

Testo in vigore

Emendamento

b bis) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

6. Entro il **31 dicembre 2020** la Commissione **riesamina** la direttiva 1999/94/CE tenendo conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO₂ e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, e valuta la possibilità di introdurre un'etichetta relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri nuovi. **Il riesame è accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa.**

«6. Entro il ... **[6 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]** la Commissione **procede alla revisione della** direttiva 1999/94/CE tenendo conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo **reale** di carburante, sulle emissioni di CO₂, sulle emissioni di inquinanti atmosferici **e sull'efficienza energetica** delle autovetture nuove immesse sul mercato, e valuta la possibilità di introdurre un'etichetta relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri nuovi.»

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 60**Proposta di regolamento****Allegato — punto 1 — lettera f**

Regolamento (UE) 2019/631

Allegato I — Parte A — punto 6.3.1- comma 1 e 2

Testo della Commissione

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 $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

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 $ZLEV_{specifico}$ fino al 2029 incluso, sarà calcolato conformemente alla formula seguente:

$$ZLEV_{specifico} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

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;

Emendamento

Obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo specifico di riferimento per le emissioni

dove:

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

Mercoledì 8 giugno 2022

Testo della Commissione

Emendamento

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

(*) *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.*

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Allegato I — punto 2 — lettera d

Regolamento (UE) 2019/631

Allegato I — Parte B — punto 6.2.2

Testo della Commissione

Emendamento

d) il punto 6.2.2 è sostituito dal seguente:

«6.2.2 Obiettivi specifici 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»

d) il punto 6.2.2 è sostituito dal seguente:

«6.2.2 Obiettivi specifici 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 6.1.2;

α è pari a a_{2030} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM₀, e a a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM₀;

dove:

a_{2030} è $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2030}}{\text{Media delle emissioni}_{2021}}$

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

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»

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Allegato I — punto 2 — lettera e

Regolamento (UE) 2019/631

Allegato I — Parte B — punto 6.2.3

Testo della Commissione

e) è aggiunto il punto 6.2.3:

«6.2.3 Obiettivi specifici per le emissioni 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 TM₀, e a a_{2035^*H} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM₀;

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»

Emendamento

e) è aggiunto il punto 6.2.3:

«6.2.3 Obiettivi specifici per le emissioni 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} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM₀, e a a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM₀;

dove:

a_{2035} è $\frac{a_{2021} \cdot \text{obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2035}}{\text{Media delle emissioni}_{2021}}$

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

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»

Mercoledì 8 giugno 2022

Emendamento 69**Proposta di regolamento****Allegato — punto 2 — lettera e bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/631

Allegato I — Parte B — punto 6.3.1

Testo in vigore

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni - ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅)) · **fattore ZLEV**

dove:

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

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni per ciascun costruttore, 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 veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come ZLEV_{specifico} conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione: [EQUAZIONE]**

***x* è pari al 15 %.**

Emendamento

e bis) al punto 6.3.1, i commi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni - ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅))

dove:

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

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.1;