



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

La comunicazione sul **Green Deal europeo**¹ ha lanciato una nuova strategia di crescita per l'UE che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva. La comunicazione ribadisce l'ambizione della Commissione di innalzare i propri obiettivi climatici e fare dell'Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. Essa ambisce inoltre a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. 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.

La lotta ai cambiamenti climatici è una questione pressante. In linea con la relazione speciale del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC) occorre conseguire l'azzeramento delle emissioni nette di CO₂ a livello mondiale intorno al 2050 e la neutralità per tutti gli altri gas a effetto serra più avanti nel corso di questo secolo. Si tratta di una questione pressante che impone all'UE di intensificare i propri interventi e di porsi all'avanguardia mondiale per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Questo obiettivo è stato illustrato nella comunicazione "**Un pianeta pulito per tutti**" - Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra².

Sulla base di una valutazione d'impatto organica, la comunicazione della Commissione del settembre 2020, dal titolo **Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa**³, ha proposto di rendere più ambiziosi gli obiettivi dell'UE e a tal fine ha presentato un piano globale per aumentare in modo responsabile l'obiettivo vincolante dell'Unione europea di conseguire una riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 % entro il 2030. Rendere fin d'ora più ambiziosi gli obiettivi ambientali per il 2030 contribuisce a dare certezza ai responsabili politici e agli investitori, in modo che le decisioni prese nei prossimi anni non prevedano livelli delle emissioni incompatibili con l'obiettivo della neutralità climatica fissato dall'UE per il 2050. L'obiettivo per il 2030 è in linea con quello dell'accordo di Parigi di mantenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto di 2°C e proseguire gli interventi per mantenerlo a 1,5°C.

Nella riunione del dicembre 2020⁴ il Consiglio europeo ha approvato il nuovo obiettivo vincolante dell'UE per il 2030. Ha inoltre invitato la Commissione a "*valutare in che modo tutti i settori economici possano contribuire al meglio all'obiettivo 2030 e a presentare le proposte necessarie, accompagnate da un esame approfondito dell'impatto ambientale, economico e sociale a livello degli Stati membri, tenendo conto dei piani nazionali per l'energia e il clima e rivedendo i meccanismi di flessibilità esistenti.*"

A tal fine, la **Legge europea sul clima**, quale concordata dai colegislatori, renderà giuridicamente vincolante l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE e aumenterà

¹ COM/2019/640 final.

² COM/2018/773 final.

³ COM(2020) 690 final

⁴ Conclusioni del Consiglio europeo del 10-11 dicembre 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8

l'ambizione per il 2030, fissando un obiettivo di riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Al fine di intraprendere il percorso proposto nella legge europea sul clima, e conseguire gli obiettivi più ambiziosi fissati per il 2030, la Commissione ha riesaminato la legislazione in materia di clima e energia attualmente in vigore che, secondo le aspettative, consentirebbe di ridurre le emissioni di gas a effetto serra soltanto del 40 % entro il 2030 e del 60 % entro il 2050.

Il presente pacchetto legislativo "fit for 55" rappresenta, come annunciato nel piano della Commissione per un traguardo climatico⁵, il principale asse portante degli interventi per conseguire l'ambizioso nuovo traguardo climatico per il 2030; a tal fine tutti i settori economici e strategici dovranno fare la loro parte, compreso il trasporto su strada.

Quello dei trasporti è l'unico settore in cui le emissioni di gas a effetto serra hanno registrato un aumento. Le **emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada** non fanno eccezione, rappresentando quasi il 20 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE e avendo registrato un aumento significativo dal 1990. Sulla qualità dell'aria continuano a incidere il traffico e la congestione che hanno indotto un numero crescente di città a introdurre zone a basse o zero emissioni, a restringere l'accesso locale per i veicoli con motore a combustione interna e alcuni Stati membri ad annunciare la messa al bando graduale delle vendite di autovetture con motore a combustione interna.

L'industria automobilistica, che è di fondamentale importanza per l'economia dell'UE, rappresentandone oltre il 7 % del PIL, garantisce un posto di lavoro - direttamente o indirettamente, nei settori manifatturiero, delle vendite, della manutenzione, della costruzione e dei trasporti e servizi connessi - a 14,6 milioni di europei. L'UE è tra i maggiori produttori mondiali di veicoli a motore e gode di una leadership tecnologica in questo settore. Gli investimenti di R&S del settore automobilistico dell'UE ammontano a 60,9 miliardi di EUR all'anno.

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

La **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente**⁶ della Commissione esamina i problemi di portata più generale della transizione verso una mobilità a zero emissioni e stabilisce una tabella di marcia per indirizzare i trasporti europei verso un futuro sostenibile e intelligente.

Il piano d'azione che accompagna la strategia comprende politiche volte, tra l'altro, a promuovere la diffusione dei veicoli a emissioni zero e delle relative infrastrutture. Il passaggio a veicoli a zero emissioni consentirà di prevenire l'inquinamento e di migliorare la salute dei nostri cittadini, oltre a sostenere **l'obiettivo inquinamento zero** del Green Deal europeo, come illustrato nel piano d'azione per l'inquinamento zero⁷.

⁵ COM/2020/562 final

⁶ COM/2020/789 final

⁷ COM/2021/400 final; si veda anche in questo contesto la direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa e la direttiva (UE) 2016/2284 concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici

I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri costituiscono un fattore fondamentale per la riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore, come indicato nella comunicazione dal titolo "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa".

Gli **obiettivi generali** della presente proposta sono finalizzati a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e, a tale scopo e in linea con la legge europea sul clima, contribuire al conseguimento di una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990.

La proposta è finalizzata al conseguimento di **tre obiettivi specifici**. Il primo è contribuire agli obiettivi climatici per il 2030 e il 2050 riducendo le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

Considerando che gli effetti delle norme in materia di emissioni di CO₂ sulla riduzione delle emissioni provocate dallo stock di veicoli non è immediato e considerando anche le dinamiche del rinnovo del parco veicoli, intervenire tempestivamente è importante per conseguire l'obiettivo di lungo termine

Il secondo obiettivo specifico mira a garantire a **cittadini e consumatori** i benefici derivanti da una maggiore diffusione di veicoli a emissioni zero. I principali benefici attesi non riguardano soltanto il miglioramento della qualità dell'aria, in particolare nelle città. I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ inducono i costruttori ad aumentare l'offerta di veicoli a emissioni zero e, di conseguenza, consentono ai consumatori di beneficiare di modelli di veicoli a emissioni zero più accessibili e di notevoli risparmi energetici grazie all'uso di tali veicoli, riducendo così il costo totale di proprietà degli stessi.

Il terzo obiettivo specifico mira a stimolare **l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni**, rafforzando in tal modo la **leadership tecnologica** della catena di valore del settore automobilistico e stimolando l'occupazione nell'UE. Se da un lato il settore automobilistico è riuscito a sviluppare e produrre tecnologie avanzate per i motori a combustione interna e a commercializzarle su scala mondiale, dall'altro deve ora convogliare sempre più investimenti nelle tecnologie a zero emissioni. In tale contesto globale, anche la catena di valore dell'industria automobilistica dell'UE deve svolgere un ruolo guida nella transizione globale in corso verso una mobilità a zero emissioni. La proposta è neutra dal punto di vista tecnologico e sarà accompagnata da misure volte a promuovere i combustibili a emissioni zero e l'infrastruttura di ricarica.

Tra i benefici complementari attesi dovrebbero figurare una **maggiore efficienza e una maggiore sicurezza energetiche**.

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

Il presente pacchetto "fit for 55" per l'energia e il clima segna un passo importante nella revisione della legislazione dell'Unione per allinearla alle maggiori ambizioni dell'UE in materia di clima. Tutte le iniziative del pacchetto sono strettamente interconnesse.

La presente proposta legislativa sulle norme in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri è complementare alle altre proposte contenute nel pacchetto e mantiene la coerenza, in particolare, con le seguenti misure.

Garantendo una riduzione delle emissioni del trasporto su strada, le norme in materia di emissioni di CO₂ contribuiscono in particolare ad aiutare gli Stati membri a conseguire gli obiettivi del **regolamento (UE) 2018/842 - il "regolamento sulla condivisione degli**

sforzi"⁸. Incentivando l'elettificazione dei veicoli, essi contribuiscono agli obiettivi di efficienza energetica e, fornendo un percorso complementare per l'utilizzo delle energie rinnovabili, anche rispetto all'obiettivo delle energie rinnovabili.

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

Le norme in materia di emissioni di CO₂, che garantiscono l'immissione sul mercato di veicoli a emissioni zero, costituiscono inoltre una misura complementare alla **direttiva (UE) 2018/2001 sull'energia da fonti rinnovabili**⁹, che permetterà di decarbonizzare la produzione dell'elettricità impiegata dai veicoli elettrici, incentivando la diffusione di carburanti da fonti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per i veicoli dello stock con motore a combustione.

Vi sono inoltre notevoli sinergie tra le norme in materia di emissioni di CO₂, il rafforzamento del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS)¹⁰ e la direttiva sull'energia da fonti rinnovabili. Il sistema per lo scambio di quote di emissioni e la direttiva sull'energia da fonti rinnovabili daranno impulso alla decarbonizzazione della produzione di energia elettrica, facendo sì che i veicoli a zero emissioni, con l'incentivo dato dalle norme in materia di emissioni di CO₂, siano progressivamente alimentati da fonti energetiche rinnovabili, permettendo di conseguire la decarbonizzazione di tutte le emissioni "dal pozzo alla ruota".

Infine, se da un lato le norme in materia di emissioni di CO₂ garantiscono la fornitura di veicoli a emissioni zero, dall'altro la **direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi**¹¹, che incentiva la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento, è uno strumento complementare necessario per affrontare gli ostacoli di mercato che frenano la creazione dell'infrastruttura. Ciò è a sua volta favorito anche dal regolamento sulla condivisione degli sforzi che concede incentivi agli Stati membri affinché intervengano nei rispettivi settori del trasporto su strada.

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

⁸ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013.

⁹ 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).

¹⁰ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio.

¹¹ 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).

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

Le proposte del pacchetto "fit for 55" sono coerenti con tutte le azioni e le politiche dell'UE e aiutano l'UE a conseguire l'obiettivo più ambizioso per il 2030 e una transizione efficace ed equa verso la neutralità climatica entro il 2050, come affermato dalla Commissione nella comunicazione sul Green Deal europeo.

Il pacchetto "fit for 55", Next Generation EU e il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 contribuiranno a realizzare la duplice transizione verde e digitale cui l'Europa ambisce. La combinazione di queste politiche permetterà di affrontare la crisi economica e di accelerare il passaggio a un'economia pulita e sostenibile, coniugando l'azione per il clima con la crescita economica. Le iniziative del pacchetto sono inoltre coerenti con le politiche dell'Unione in materia di economia pulita e circolare, mobilità sostenibile e intelligente e con il piano d'azione sull'inquinamento zero. In assenza di misure ambiziose per conseguire un trasporto su strada a emissioni zero, altri settori dell'economia dovrebbero farsi maggiormente carico degli obiettivi generali di riduzione delle emissioni dell'UE.

Come annunciato nella comunicazione dal titolo **"Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa"**¹², la Commissione lavorerà con le autorità pubbliche, i portatori di interessi e le parti sociali a un processo di co-creazione per individuare i percorsi di transizione verde e digitale che sosterranno l'espansione della produzione di veicoli a emissioni zero, la rapida realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la conseguente riqualificazione dei lavoratori.

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

Inoltre, per rafforzare la coerenza tra le politiche e come annunciato nella comunicazione **"Legiferare meglio": unire le forze per produrre leggi migliori"**¹³, la Commissione è impegnata a migliorare i propri orientamenti per legiferare meglio, così da garantire che tutte le sue iniziative rispettino il principio "non arrecare un danno significativo", nel rispetto degli obblighi sanciti dalla legge europea sul clima.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Ai sensi dell'articolo 191 e dell'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, l'Unione europea deve contribuire al perseguimento, tra l'altro, dei seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente; promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici. Sulla base dell'articolo 192 TFUE, l'Unione ha già adottato politiche per affrontare il problema delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri mediante il regolamento (CE) n. 443/2009 e il regolamento (UE) n. 510/2011, che sono stati abrogati e sostituiti dal regolamento (UE) 2019/631, in vigore dal 1° gennaio 2020.

¹² COM/2020/350 final

¹³ COM/2021/219 final

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

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

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

Anche se le iniziative a livello nazionale, regionale e locale possono creare sinergie, da sole non saranno sufficienti. La mancanza di un'azione coordinata a livello dell'UE attraverso il rafforzamento delle norme in materia di emissioni di CO₂ si tradurrebbe in un rischio di frammentazione del mercato a causa della diversità dei sistemi nazionali, dei diversi livelli di ambizione e dei diversi parametri di progettazione. Da soli i singoli Stati membri rappresenterebbero un mercato troppo piccolo per conseguire lo stesso livello di risultati; è necessario pertanto un intervento di portata UE per stimolare i cambiamenti in ambito industriale e creare economie di scala.

- **Proporzionalità**

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, garantendo nel contempo l'equità e la protezione dell'ambiente.

La legge sul clima concordata dal Parlamento europeo e dal Consiglio promuove una riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra in tutta l'economia e a livello interno di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050. La presente proposta riguarda una proporzione significativa di tali emissioni di gas a effetto serra, evitando la necessità di perseguire riduzioni più ambiziose delle emissioni in altri settori in cui la decarbonizzazione è più problematica. Essa propone una revisione delle norme esistenti in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri al fine di conseguire tale obiettivo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta prevede una modifica del regolamento (UE) 2019/631 e un regolamento è pertanto l'unico strumento giuridico appropriato. Considerando che il regolamento (UE) 2019/631 è il risultato di una recente rifusione e che le modifiche proposte riguardano solo un numero limitato di disposizioni, una nuova rifusione e/o sostituzione del regolamento esistente non è considerata appropriata.

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

• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Per la maggior parte degli elementi del regolamento, le conclusioni dello studio di valutazione del 2015¹⁴ riportate nella valutazione d'impatto del 2017¹⁵ restano valide. Alcuni nuovi obblighi introdotti nel regolamento (UE) 2019/631 non sono stati valutati, alla luce del fatto che non sono ancora applicabili o non sono ancora stati pienamente attuati. Ciò riguarda, in particolare, i nuovi obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030 e il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni. Tuttavia una revisione è necessaria per allineare il regolamento alle ambizioni del Green Deal europeo, agli obiettivi rafforzati di riduzione delle emissioni della legge europea sul clima e ai recenti sviluppi del mercato. Tali modifiche sono state oggetto di una valutazione d'impatto.

• Consultazioni dei portatori di interessi

Al fine di raccogliere prove e garantire una maggiore trasparenza, tra il 13 novembre 2020 al 5 febbraio 2021 la Commissione ha organizzato una consultazione pubblica per ciascuna proposta. Nell'allegato 2 della valutazione d'impatto relativa alla presente proposta sono presentati una sintesi dettagliata e i risultati della consultazione pubblica.

Inoltre la valutazione d'impatto iniziale è stata pubblicata il 29 ottobre 2020 per 4 settimane.

Più precisamente, ai fini della presente proposta, la Commissione ha chiesto pareri in particolare ai seguenti portatori di interessi:

- Stati membri (autorità nazionali e regionali)
- Costruttori di veicoli
- Fornitori di componenti e materiali
- Fornitori di energia
- Acquirenti di veicoli (privati, imprese, società di gestione di parchi auto)
- Associazioni di conducenti
- ONG attive in campo ambientale, nei trasporti e nella protezione dei consumatori
- Parti sociali

Oltre alla consultazione pubblica e al feedback sulla valutazione d'impatto iniziale, sono stati richiesti pareri anche con le modalità illustrate di seguito:

- riunioni con le associazioni di settore che rappresentano i costruttori di veicoli, i produttori di componenti e materiali, i fornitori di energia;
- riunioni bilaterali con le autorità degli Stati membri, i costruttori di veicoli, i fornitori, le parti sociali e le ONG;
- documenti di sintesi presentati dai portatori di interessi o dalle autorità degli Stati membri.

Le conclusioni principali possono sintetizzarsi come segue:

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final

la maggioranza degli operatori del settore, delle autorità pubbliche e di altri portatori di interessi si è pronunciata a favore dell'obiettivo di *"ridurre le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni per conseguire l'obiettivo del 55 % entro il 2030 e quello della neutralità climatica entro il 2050"*, mentre i cittadini hanno espresso opinioni contrastanti. L'obiettivo di *"rafforzare la competitività, la leadership industriale e l'innovazione e di stimolare l'occupazione nella catena del valore del settore automobilistico dell'UE"* e *ridurre i costi totali di proprietà per i consumatori*" ha raccolto il numero maggiore di consensi.

Per quanto riguarda i livelli obiettivo, la consultazione ha evidenziato opinioni contrastanti sulla severità degli obiettivi futuri; il settore industriale ha manifestato un certo sostegno a favore di obiettivi più rigorosi per il 2030, le ONG a partire dal 2025, le autorità pubbliche si sono espresse in generale a favore di obiettivi più rigorosi, mentre i cittadini hanno espresso opinioni contrastanti. Per quanto riguarda la tempistica, l'industria si è pronunciata a favore della fissazione di obiettivi ogni cinque anni, mentre altri portatori di interessi hanno espresso opinioni divergenti al riguardo. Tra gli ostacoli particolarmente significativi alla diffusione sul mercato di veicoli a basse o zero emissioni sono stati indicati il prezzo dei veicoli, il raggio di percorrenza limitato e la disponibilità di infrastrutture. Le risposte sono state disomogenee per quanto riguarda la necessità di un meccanismo di incentivazione e i tipi di veicoli che ne possono beneficiare. Per quanto riguarda l'eventuale introduzione di un meccanismo per la contabilizzazione dei combustibili da fonti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ai fini del rispetto degli obiettivi in materia di CO₂, la consultazione ha fatto emergere posizioni contrastanti.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per la valutazione quantitativa dell'impatto economico sociale e ambientale, la valutazione d'impatto si è basata su una serie di scenari messi a punto per il modello PRIMES. Tale analisi è stata integrata dall'applicazione di altri strumenti di modellizzazione, quali GEM-E3 e E3ME e il modello JRC DIONE.

I dati di monitoraggio relativi alle emissioni di gas a effetto serra e ad altre caratteristiche del nuovo parco veicoli leggeri sono stati ricavati dai dati annuali di monitoraggio comunicati dagli Stati membri e raccolti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) a norma del regolamento (UE) 2019/631.

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

- **Valutazione d'impatto**

Le valutazioni d'impatto per le diverse iniziative del pacchetto legislativo "fit for 55" si basano su scenari di modellizzazione integrati che tengono conto dell'interazione dei diversi strumenti strategici per gli operatori economici, al fine di garantire complementarità, coerenza ed efficacia nel conseguimento degli obiettivi in materia di clima fissati per il 2030 e il 2050.

La valutazione d'impatto, che accompagna la presente proposta, integra l'analisi condotta nella valutazione di impatto del 2020 relativa al piano per il traguardo climatico 2030¹⁶. Essa ha costituito la base analitica per fissare l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e l'obiettivo della neutralità climatica per il 2050.

Inoltre, la valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta è stata preparata e sviluppata in linea con i pertinenti orientamenti dell'iniziativa "Legiferare meglio" ed è stata valutata positivamente dal comitato per il controllo normativo il 19 aprile 2021.

¹⁶ SWD/2020/176 final

I miglioramenti raccomandati dal comitato, che sono stati integrati nella versione finale, riguardano in particolare:

- il chiarimento dei motivi alla base della revisione dell'attuale regolamento (UE) 2019/631 e la coerenza e la proporzionalità rispetto ad altre iniziative legislative collegate;
- un'ulteriore dimostrazione della fattibilità di un obiettivo ambizioso di riduzione delle emissioni e la spiegazione dei compromessi tra le tre opzioni;
- ulteriori informazioni sull'impatto delle opzioni prescelte sulla competitività, l'innovazione e una transizione settoriale agevole;
- l'integrazione nell'analisi dei pareri di portatori di interessi.

Opzioni strategiche

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

(1) Obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni (livelli, tempistica, modalità);

per quanto riguarda i livelli obiettivo, le opzioni considerate hanno preso in esame tre traiettorie fino al 2040 che tengono conto del fatto che l'obiettivo è conseguire una riduzione delle emissioni dovute al trasporto su strada del 90 % entro il 2050, considerando che le autovetture sono utilizzate in media per 10-15 anni.

Al fine di contribuire al conseguimento di un obiettivo più ambizioso per il 2030 e alla neutralità climatica entro il 2050, l'opzione prescelta prevede di rafforzare in modo significativo gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE - autovetture e veicoli commerciali leggeri - a partire dal 2030. Ciò darà il necessario impulso per accelerare l'approvvigionamento sul mercato di veicoli a emissioni zero, apporterà benefici agli utenti dei veicoli e stimolerà l'innovazione e la leadership tecnologica, limitando al contempo l'aumento dei costi per i costruttori.

Per quanto riguarda la tempistica per la fissazione di obiettivi più rigorosi, l'opzione prescelta consiste nel mantenere l'approccio normativo che prevede la fissazione di nuovi obiettivi in fasi di cinque anni, e non più frequentemente, per garantire ai costruttori la flessibilità necessaria per gestire la transizione. Al fine di tenere conto dei cicli di sviluppo nel settore automobilistico, è pertanto opportuno mantenere i livelli-obiettivo fissati per il 2025.

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

La possibilità di concedere un obiettivo in deroga ai piccoli costruttori sia dell'UE che di paesi terzi (vale a dire quelli responsabili di immatricolazioni di autovetture nuove comprese tra 1 000 e 10 000 unità o di immatricolazioni di furgoni nuovi comprese tra 1 000 e 22 000 unità per anno civile) sarebbe soppressa a partire dal 2030, migliorando in tal modo l'efficacia e la coerenza della legislazione. La scelta della data offre ai costruttori interessati un lasso di tempo adeguato per programmare e adeguarsi ai nuovi requisiti normativi ed è coerente con la data di applicazione degli obiettivi rafforzati. I costruttori responsabili di meno di 1 000 nuove immatricolazioni di veicoli per anno civile continueranno ad essere esentati.

(2) Incentivi specifici per veicoli a basse e zero emissioni (ZLEV):

sono state prese in considerazione diverse opzioni per quanto riguarda il meccanismo di incentivazione per i veicoli ZLEV, per quanto riguarda sia il tipo di meccanismo sia il tipo di veicoli. L'opzione prescelta prevede di mettere fine, a partire dal 2030, al regime di incentivi ZLEV sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri, in quanto la diffusione sul mercato di tali veicoli sarà sospinta dagli obiettivi più rigorosi in materia di CO₂ applicabili a partire da tale data, imponendo ai costruttori di commercializzare un numero significativamente maggiore di veicoli a emissioni zero. Ciò permetterebbe inoltre di semplificare la legislazione, evitando il rischio di comprometterne l'efficacia.

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

A tale riguardo, sono state prese in considerazione due opzioni: un fattore di correzione del carbonio o un sistema di crediti. L'opzione prescelta non include tuttavia un siffatto meccanismo contabile in quanto esso non permetterebbe di definire in modo chiaro le responsabilità dei diversi soggetti ai fini del conseguimento degli obiettivi, comprometterebbe l'efficacia e l'efficienza della legislazione e aumenterebbe gli oneri e la complessità amministrativi. La promozione dell'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio sarà perseguita attraverso la revisione della direttiva sulle energie rinnovabili, del sistema di scambio delle quote di emissione e della direttiva sulla tassazione dell'energia.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

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

Rispetto al regolamento attuale non ci si aspetta che la proposta aumenterà i costi amministrativi causati dalla legislazione. Essa, inoltre, non comporta un aumento della complessità del quadro giuridico.

Per contribuire alla semplificazione della legislazione, si propone di eliminare, a partire dal 2030, due delle disposizioni esistenti, ovvero il meccanismo di incentivi con "bonus" per i veicoli a basse e zero emissioni (ZLEV) e la deroga per i "piccoli volumi". Al contempo, il sistema normativo continuerà a garantire la flessibilità necessaria per ridurre i costi di conformità per i costruttori.

Non sono proposte modifiche al regime di controllo della conformità o al livello dell'indennità per le emissioni in eccesso. La proposta non aumenterà pertanto né i costi amministrativi per i costruttori e le autorità nazionali competenti né i costi di applicazione per la Commissione.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea¹⁷. In particolare contribuisce a promuovere l'obiettivo di un livello elevato di tutela ambientale secondo il principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

¹⁷ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La raccolta, la comunicazione e il trattamento di diverse serie di dati sono elementi essenziali dell'attuazione e dell'applicazione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂, che sono ulteriormente ampliati o adattati nella presente proposta. Tali serie comprendono dati relativi alla conformità agli obiettivi, alla verifica delle emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio e alla valutazione della rappresentatività della procedura di omologazione rispetto alle emissioni reali di CO₂. In considerazione dei significativi effetti giuridici connessi al trattamento di tali serie di dati, è necessario un impegno notevole per garantirne la correttezza e l'affidabilità, che richiederà ulteriori risorse all'interno della Commissione. Una ripartizione dettagliata dell'incidenza sul bilancio figura nella scheda finanziaria.

5. ALTRI ELEMENTI

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

È in vigore un sistema consolidato per monitorare l'attuazione del regolamento (UE) 2019/631. Gli Stati membri comunicano annualmente alla Commissione le emissioni di CO₂ e la massa di tutte le autovetture e furgoni di nuova immatricolazione. I costruttori hanno la possibilità di notificare alla Commissione gli errori contenuti in questi dati provvisori. Inoltre, a partire dal 2022, i costruttori e le autorità competenti degli Stati membri comunicheranno alla Commissione i dati sul consumo reale di carburante e di energia delle autovetture e dei furgoni.

La Commissione, con il sostegno della Agenzia europea dell'ambiente (AEA), pubblica ogni anno i dati risultanti dal monitoraggio dell'anno civile precedente, compresi i calcoli delle prestazioni specifiche del costruttore in relazione agli obiettivi in materia di CO₂. La legislazione continuerà a basarsi su questo quadro per il monitoraggio e la conformità ben consolidato. Dal 2022 in poi la Commissione pubblicherà, anche con il sostegno dell'AEA, un confronto tra i dati sulle emissioni di CO₂ indicati nell'omologazione e quelli sulle emissioni reali.

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

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

All'articolo 1, paragrafo 5, sono rivisti gli obiettivi in materia di CO₂ dell'intero parco veicoli dell'UE applicabili a decorrere dal 2030 per le nuove autovetture e i nuovi veicoli commerciali leggeri. È aggiunto un nuovo paragrafo 5 bis che stabilisce gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE applicabili a partire dal 2035.

Al fine di tenere conto delle modifiche della procedura di prova per l'omologazione, ossia il passaggio dal nuovo ciclo di prova europeo (NEDC) alla procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP), gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE sono espressi come riduzioni percentuali rispetto al punto di partenza del 2021. Il punto di partenza è determinato sulla base della media degli obiettivi specifici di emissione per il 2021 laddove, per evitare un indebito aumento del livello del punto di partenza, i valori delle emissioni utilizzati come input per il calcolo sono quelli misurati durante la WLTP e non quelli dichiarati dai costruttori. Il punto di partenza per il 2021 sarà pubblicato dalla Commissione entro il 31 ottobre 2022.

Gli incentivi per i veicoli a basse e a zero emissioni di cui al paragrafo 7 sono soppressi a partire dal 2030. A tal fine è altresì necessario modificare la data di cui al paragrafo 6.

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

L'articolo 2, paragrafo 1, è modificato al fine di sostituire i riferimenti alla direttiva 2007/46/CE¹⁸ (direttiva quadro sull'omologazione), che è stata abrogata a decorrere dal 1° settembre 2020, con i riferimenti al regolamento (UE) 2018/858¹⁹ - regolamento quadro sull'omologazione - che si applica a partire da tale data.

Dato il cambiamento di struttura tra la direttiva abrogata e il nuovo regolamento, le modifiche sono necessarie per garantire la precisione dei riferimenti giuridici.

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

All'articolo 3, paragrafo 1, le modifiche servono ad allineare le definizioni a quelle della legislazione in materia di omologazione; vengono inoltre rimosse le definizioni di "impronta" e "carico utile", in quanto tali termini non sono più pertinenti per l'attuazione del regolamento.

Articolo 1, paragrafo 4: Modifica dell'articolo 4 – Obiettivi specifici per le emissioni

All'articolo 4, paragrafo 1, è aggiunto un comma con una clausola di salvaguardia per evitare che il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni del costruttore a determinate condizioni dia luogo a un obiettivo negativo. Qualora si verifichi tale situazione, l'obiettivo specifico per le emissioni va fissato a 0 g CO₂/km.

Articolo 1, paragrafo 5: Modifica dell'articolo 7 – Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

È inserito un nuovo paragrafo 6 bis che offre alla Commissione, nell'ambito della verifica dei dati di monitoraggio provvisori, la possibilità di chiedere alle autorità di omologazione e ai costruttori di presentare una dichiarazione di rettifica nei casi in cui la documentazione di omologazione o il certificato di conformità non possano essere rettificati ai sensi della normativa in materia di omologazione, ad esempio quando i dati errati si riferiscono a un'omologazione che non è più valida.

È soppresso il paragrafo 11 che riguarda la trasmissione dei dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M₂ e N₂, in quanto tali categorie di veicoli rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/956²⁰ concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi.

Articolo 1, paragrafo 6: Modifica dell'articolo 10 – Deroche per determinati costruttori

All'articolo 10, paragrafo 2, è soppressa a decorrere dal 2030 la possibilità concessa ai costruttori di un numero di autovetture nuove compreso tra 1 000 e 10 000 o di veicoli commerciali leggeri nuovi compreso tra 1 000 e 22 000 di presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo specifico per le emissioni. I costruttori responsabili di meno di 1 000 nuove immatricolazioni di veicoli per anno civile continueranno ad essere esentati.

¹⁸ 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

¹⁹ Regolamento (UE) 2018/858, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità 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

²⁰ 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

Articolo 1, paragrafo 7: Modifica dell'articolo 13 – Verifica delle emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio

All'articolo 13, paragrafo 3, è aggiunta una disposizione che offre alla Commissione la possibilità di chiedere a un'autorità di omologazione di rilasciare una dichiarazione di rettifica nel caso in cui non sia possibile apportare correzioni alla documentazione di omologazione o ai certificati di conformità ai sensi della pertinente normativa in materia di omologazione, ad esempio perché la loro validità è scaduta.

Articolo 1, paragrafo 8: Modifica dell'articolo 14 – Adeguamento dei valori M_0 e TM_0

All'articolo 14, paragrafo 2, la base giuridica è rettificata per consentire una modifica dell'allegato I, coerentemente con la prassi attuale, sostituendo l'attuale formulazione che fa riferimento a un regolamento che integra il regolamento (UE) 2019/631.

Articolo 1, paragrafo 9: Nuovo articolo 14 bis — Relazione sullo stato di avanzamento

È aggiunto un nuovo articolo 14 bis al fine di stabilire l'obbligo per la Commissione di riferire sui progressi compiuti verso una mobilità stradale a emissioni zero e di valutare la necessità di eventuali misure supplementari per agevolare la transizione.

Articolo 1, paragrafo 10: Modifica dell'articolo 15 – Riesame e presentazione di relazioni

All'articolo 15, paragrafo 1, è previsto un riesame del regolamento (UE) 2019/631 per il 2026, mentre sono soppressi i paragrafi da 2 a 5, che elencano una serie di elementi da prendere in considerazione per il riesame attuale.

È aggiunto un nuovo paragrafo 9 al fine di fornire una base giuridica per modificare le formule di calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni di cui all'allegato I, parte B, ove ciò sia necessario per tenere conto della procedura specifica applicabile ai veicoli commerciali leggeri omologati in più fasi. In altri termini ciò si riferisce alla procedura applicabile quando un veicolo è fabbricato da più di un costruttore e la responsabilità delle emissioni di CO₂ del veicolo completato è attribuita al costruttore del veicolo di base. Al fine di garantire al costruttore la certezza ai fini della pianificazione, si applica una procedura specifica per determinare le emissioni di CO₂ e la massa di tali veicoli commerciali leggeri omologati in più fasi. Alla Commissione è conferito il potere di stabilire la procedura per i veicoli omologati in più fasi e, se necessario in caso di revisione di tale procedura, quello di adeguare le formule di calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche.

Articolo 1, paragrafo 11: Modifica dell'articolo 17 – Esercizio della delega

Un riferimento al nuovo articolo 15, paragrafo 9, è aggiunto ai paragrafi 2, 3 e 6 dell'articolo 17.

Articolo 1, paragrafo 12: Modifiche dell'allegato I

L'allegato I, parte A, relativo alle autovetture, è modificato per tenere conto delle modifiche apportate all'articolo 1. Tra queste rientra l'adeguamento delle formule per il calcolo degli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2030 e la definizione delle formule per il 2035 come pure degli obiettivi annuali per le emissioni specifiche per ciascun costruttore oltre alla soppressione, a partire dal 2030, dell'applicazione del fattore per veicoli a basse e a zero emissioni (ZLEV).

La parte B dell'allegato I, relativa ai veicoli commerciali leggeri, è modificata con modalità simili alla parte A, con l'ulteriore adeguamento delle formule per determinare i valori di pendenza necessari per il calcolo degli obiettivi annuali specifici per le emissioni. Tale adeguamento è effettuato al fine di garantire un'equa ripartizione dell'onere di riduzione tra i

costruttori di veicoli commerciali leggeri di peso inferiore e quelli che producono veicoli più pesanti di tale categoria.

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

(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 europeo²¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (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 2019²³. 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

²¹ GU C , , pag....].

²² GU C , , pag....].

²³ Comunicazione della Commissione - Il Green Deal europeo, COM/2019/640 final dell'11 dicembre 2019.

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.
- (5) Con il regolamento (UE) [--] del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴ 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 Consiglio²⁵, 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.
- (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

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, .../...].

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).

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 aggiornata²⁶ 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

²⁶ 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

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 Consiglio²⁷.
- (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 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 Consiglio²⁸ il 1° settembre 2020 con il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹, 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.
- (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

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).

²⁸ 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).

²⁹ 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).

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 Consiglio³⁰ ed è pertanto opportuno rimuovere tale riferimento dal regolamento (UE) 2019/631.
- (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.
- (22) Al fine di garantire la chiarezza del diritto e la coerenza con la prassi attuale, è opportuno chiarire che gli adeguamenti dei valori M₀ e TM₀ 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.

³⁰ 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).

- (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, 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.";

- (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

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento 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

1.2. Settore/settori interessati

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

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

- ☐ una nuova azione
- ☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria³¹
- ☒ la proroga di un'azione esistente
- ☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

Gli obiettivi generali della presente proposta sono finalizzati a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e, a tale scopo e in linea con la legge europea sul clima, contribuire al conseguimento di una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990.
--

La proposta è parte integrante del pacchetto 2030 su clima ed energia "fit for 55" finalizzato a conseguire l'obiettivo di ridurre a livello interno le emissioni di gas a effetto serra di almeno il -55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 in modo efficace sotto il profilo dei costi e di contribuire a limitare il riscaldamento globale. Il pacchetto risponde all'obbligo fatto alla Commissione, nell'articolo 3 della legge sul clima, di riesaminare la pertinente legislazione dell'Unione al fine di consentire il conseguimento dell'obiettivo summenzionato.
--

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della presente proposta sono:

1. Contribuire all'obiettivo di conseguire entro il 2030 una riduzione di almeno -55 % delle emissioni nette di gas a effetto serra e all'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050, mediante la revisione e la fissazione di nuovi obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE allo scopo di ridurre le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

³¹ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

2. Garantire vantaggi ai consumatori grazie a una più ampia diffusione di veicoli a emissioni zero che consenta di migliorare la qualità dell'aria, soprattutto nelle città, e di realizzare risparmi energetici grazie all'uso di veicoli a zero emissioni.

3. Stimolare l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni, rafforzando in tal modo la leadership tecnologica della catena di valore del settore automobilistico dell'UE e stimolando l'occupazione.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

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

La proposta garantirà la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri, apporterà benefici ai consumatori in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e rafforzerà la leadership tecnologica della catena del valore del settore automobilistico dell'UE. Tra i benefici complementari attesi dovrebbero figurare una maggiore efficienza e una maggiore sicurezza energetiche.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Sono stati individuati i seguenti indicatori:

1. La media delle emissioni di CO₂ del parco veicoli dell'UE per quanto riguarda le autovetture e i furgoni nuovi sarà monitorata annualmente per veicolo, costruttore e Stato membro.
2. Lo scostamento tra i dati sulle emissioni di CO₂ riportati nell'omologazione e i dati reali sulle emissioni di CO₂ sarà monitorato mediante la raccolta e la pubblicazione di dati reali sul consumo di carburante.
3. Lo scostamento tra le emissioni di CO₂ indicate nell'omologazione e le emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio sarà monitorato grazie alla definizione di una procedura specifica di verifica dei veicoli in servizio e la raccolta dei dati di omologazione.
4. Le emissioni di gas a effetto serra di autovetture e furgoni saranno monitorate attraverso gli inventari annuali delle emissioni di gas a effetto serra degli Stati membri.
5. Il numero e la percentuale di veicoli a basse e a zero emissioni di nuova immatricolazione saranno monitorati attraverso i dati di monitoraggio annuali trasmessi dagli Stati membri.
6. I costi e l'efficacia delle tecnologie utilizzate nei veicoli per ridurre le emissioni saranno monitorati sulla base dei dati da raccogliere presso costruttori, fornitori ed esperti.
7. Il livello di innovazione sarà misurato in termini di nuovi brevetti presentati dai costruttori automobilistici europei relativi a tecnologie a emissioni zero attraverso banche dati sui brevetti accessibili al pubblico.
8. Il livello dell'occupazione sarà monitorato sulla base delle statistiche pubbliche di Eurostat relative all'occupazione settoriale nell'UE.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

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

I costruttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione nell'Unione dovranno:

- conformarsi ai nuovi obiettivi per le emissioni di CO₂ relativi all'intero parco veicoli;
- riferire alla Commissione i dati relativi al consumo reale di carburante misurati con dispositivi standardizzati;
- essere soggetti a verifiche della conformità in servizio i cui risultati sono trasmessi alla Commissione.

Gli Stati membri dovranno comunicare annualmente alla Commissione e all'Agenzia europea dell'ambiente i dati tecnici relativi alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione.

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

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

Anche se le iniziative a livello nazionale, regionale e locale possono creare sinergie, da sole non saranno sufficienti. La mancanza di un'azione coordinata a livello dell'UE attraverso il rafforzamento delle norme in materia di emissioni di CO₂ si tradurrebbe in un rischio di frammentazione del mercato a causa della diversità dei sistemi nazionali, dei diversi livelli di ambizione e dei diversi parametri di progettazione. Da soli i singoli Stati membri rappresenterebbero un mercato troppo piccolo per conseguire lo stesso livello di risultati; è necessario pertanto un intervento di portata UE per stimolare i cambiamenti in ambito industriale e creare economie di scala.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

La proposta si basa sulla legislazione esistente che nell'ultimo decennio ha garantito una costante riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi dell'UE.

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

La proposta è compatibile con gli obiettivi di Next Generation EU e del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 che contribuiranno a realizzare la duplice transizione verde e digitale cui l'Europa ambisce. La combinazione di questi quadri permetterà di affrontare la crisi economica e di accelerare il passaggio a un'economia pulita e sostenibile, coniugando l'azione per il clima con la crescita economica.

Il presente pacchetto "fit for 55" per l'energia e il clima segna un passo importante nella revisione della legislazione dell'Unione per allinearla alle maggiori ambizioni dell'UE in

materia di clima, come indicato nel Green Deal europeo. Tutte le iniziative del pacchetto sono strettamente interconnesse.

La presente proposta legislativa sulle norme di emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri è complementare e coerente con le pertinenti proposte contenute nel pacchetto.

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

Non pertinente

1.6. **Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa**

☐ **durata limitata**

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

☒ **durata illimitata**

- ☐ Attuazione con un periodo di avviamento dal 2023 al 2025
- ☐ e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. **Modalità di gestione previste**³²

☒ **Gestione diretta** a opera della Commissione

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

☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri

☐ **Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:

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

³² Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

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

Osservazioni

--

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Al fine di monitorare l'efficacia dei requisiti rafforzati di riduzione delle emissioni di CO₂ proposti, è necessaria un'ampia raccolta di dati da diverse fonti, compresi gli Stati membri, i costruttori automobilistici e le autorità nazionali di omologazione. Mentre la gestione dei dati è effettuata dall'Agenzia europea dell'ambiente e dal Centro comune di ricerca, il coordinamento delle attività di raccolta dei dati, compresa l'interazione con i soggetti dichiaranti, è di competenza della DG CLIMA. Tra i compiti della DG CLIMA figurano anche l'analisi dei dati e la preparazione e l'esecuzione di azioni di follow-up, compresa l'imposizione di ammende finanziarie ai costruttori sulla base dei dati raccolti.

Sono o saranno raccolte tre principali serie di dati:

dati relativi alle immatricolazioni di veicoli, comprese le informazioni tecniche comunicati ogni anno dagli Stati membri all'AEA. Tali dati costituiscono la base per determinare il rispetto, da parte dei costruttori, dei rispettivi obiettivi specifici per le emissioni e per l'imposizione di ammende. I dati sono prima verificati dai costruttori e quindi confermati da una decisione della Commissione.

I dati sul consumo reale di carburante e/o di energia elettrica, quali registrati a bordo dei veicoli, saranno comunicati annualmente all'AEA a partire dal 2022, iniziando dai dati forniti dai costruttori e seguiti nel 2025 dai dati raccolti in occasione dei controlli tecnici effettuati dagli Stati membri. I dati, che saranno utilizzati come base per valutare la rappresentatività delle emissioni di CO₂ indicate nell'omologazione, potrebbero determinare una revisione dei livelli obiettivo delle emissioni di CO₂ come pure della legislazione di omologazione, se del caso.

I dati relativi alle prove di omologazione per le emissioni saranno raccolti in modo continuo dal JRC ai fini della procedura per verificare in che misura le emissioni di CO₂ determinate in sede di omologazione corrispondano alle emissioni dei veicoli in servizio.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

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

La proposta non attua un programma finanziario ma definisce una politica a lungo termine. Modalità di gestione, meccanismi di attuazione dei finanziamenti, modalità di pagamento e strategia di controllo in relazione ai tassi di errore non sono applicabili. L'attuazione della presente proposta richiederà una redistribuzione delle risorse umane all'interno della Commissione. Sono già state predisposte procedure adeguate.

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

La presente proposta non riguarda un programma di spesa.

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

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

Il rischio che i dati di omologazione dei veicoli siano errati o che vi siano ritardi nella trasmissione dei dati da parte degli Stati membri e/o dei costruttori potrebbe comportare difficoltà nell'attuazione delle norme in materia di emissioni di CO₂.

Il rischio che aumenti il divario tra le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante in situazione reale e tra gli stessi valori determinati in sede di omologazione potrebbe compromettere il conseguimento degli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂.

Il rischio che le emissioni di CO₂ registrate dai costruttori nei certificati di conformità utilizzati a fini di omologazione non corrispondano alle emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio potrebbe compromettere il conseguimento degli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂.

I principali sistemi di controllo interno comprendono la verifica dei dati di immatricolazione comunicati, l'analisi dell'andamento dei dati reali rispetto ai dati di immatricolazione e l'individuazione di scostamenti tra le emissioni di CO₂ registrate nei certificati di conformità e le emissioni dei veicoli in servizio.

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

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

2.3. *Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità*

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

Oltre all'applicazione del regolamento finanziario per prevenire frodi e irregolarità, i requisiti rafforzati di riduzione delle emissioni di CO₂ previsti dalla presente proposta saranno accompagnati da un monitoraggio e una comunicazione rafforzati delle diverse serie di dati, come indicato al punto 2.2.2.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

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

- Linee di bilancio esistenti

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

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Tipo di spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non diss. ³³	di paesi EFTA ³⁴	di paesi candidati ³⁵	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
7	20 01 02 01	Non diss.	NO	NO	NO	NO

Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione: Non pertinente

³³ Diss. = stanziamenti dissociati / Non-diss. = stanziamenti non dissociati.

³⁴ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁵ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

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

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale			3	"Risorse naturali e ambiente"				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
Stanziamenti operativi								
09 02 03	Impegni	(1)						
	Pagamenti	(2)						
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
09 01 01 01		(3)						
TOTALE degli stanziamenti per la DG CLIMA	Impegni	= 1+ 3						
	Pagamenti	= 2+ 3						
TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)						
	Pagamenti	(5)						
TOTALE degli stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)						
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 3 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	= 4+ 6						
	Pagamenti	= 5+ 6						

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

Sezione da compilare utilizzando i "dati di bilancio di natura amministrativa" che saranno introdotti nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato V delle norme interne), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
DG: CLIMA							
• Risorse umane		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Altre spese amministrative							
TOTALE DG CLIMA	Stanziamenti	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Mio EUR (al terzo decimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Pagamenti	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			2023		2024		2025		2026		2027		TOTALE	
	RISULTATI													
	Tipo ³⁶	Costo medio	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ³⁷ ...														
- Risultato														
- Risultato														
- Risultato														
Totale parziale dell'obiettivo specifico 1														
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...														
- Risultato														
Totale parziale dell'obiettivo specifico 2														
TOTALI														

³⁶ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).
³⁷ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

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

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2023 ³⁸	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Altre spese amministrative						
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Esclusa la RUBRICA 7³⁹ del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane						
Altre spese di natura amministrativa						
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale						

TOTALE	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

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

³⁸ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad esempio: 2021). Lo stesso per gli anni successivi.

³⁹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane

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

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
•Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
20 01 02 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (nelle delegazioni)					
01 01 01 01 (ricerca indiretta)					
01 01 01 11 (ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
•Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁴⁰					
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)					
XX 01 xx yy zz⁴¹	- in sede				
	- nelle delegazioni				
01 01 01 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
TOTALE	2	2	2	2	2

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

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

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	A partire dal 2023 sarà necessario un ulteriore funzionario AD che sarà responsabile di una nuova funzione per garantire il coordinamento e il follow-up delle diverse attività di raccolta dei dati previste dal regolamento. Questa funzione tiene conto in particolare della necessità di monitorare meglio l'andamento delle emissioni di CO ₂ delle autovetture e dei furgoni nuovi in condizioni reali, al fine di garantire che siano effettivamente conseguiti gli obiettivi più ambiziosi di riduzione stabiliti nella presente proposta. La nuova funzione garantirà che sia fornita una base efficiente e coerente per l'attuazione e l'applicazione delle norme sulle emissioni di CO ₂ , nonché per la preparazione di eventuali nuove misure politiche correlate.
--------------------------------	---

⁴⁰ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁴¹ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

	La funzione comprende i seguenti compiti specifici: • garantire il coordinamento generale delle varie attività di raccolta dei dati, compresa l'analisi dei dati e i controlli di coerenza tra le diverse serie di dati; • assicurare il follow-up con i soggetti tenuti alla rendicontazione (costruttori, autorità nazionali preposte alla comunicazione dei dati e autorità di omologazione) e il collegamento con l'AEA e il JRC; • garantire una comunicazione efficiente dei dati sul consumo di carburante in condizioni reali da parte dei costruttori e degli Stati membri, compresi il follow-up e la verifica dei dati in collaborazione con l'AEA; • effettuare un'analisi dei dati reali, in particolare per quanto riguarda l'andamento del divario tra le emissioni reali e le emissioni di omologazione, e fornire indicazioni tecniche dettagliate per le future revisioni delle norme sulle emissioni di CO₂ e della legislazione in materia di omologazione; • preparazione di decisioni annuali della Commissione relative ai dati reali; • preparazione di rettifiche dei dati di conformità ai livelli di CO₂ (dati di omologazione), qualora siano rilevati scostamenti sulla base della procedura di verifica dei veicoli in servizio, assicurando inoltre un'efficace raccolta dei dati delle prove di omologazione in cooperazione con il JRC. Un secondo funzionario AD supplementare sarà necessario per contribuire alla preparazione della nuova relazione di cui all'articolo 14 bis sui progressi compiuti verso una mobilità a emissioni zero nel trasporto su strada e sulla valutazione della necessità di eventuali misure supplementari per agevolare la transizione.
Personale esterno	Non pertinente

3.2.5. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa:

☒ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

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

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

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

☐ comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.6. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa:

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

Stanziamanti in Mio EUR (al terzo decimale)

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

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

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

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche ☐

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Articolo 4 2 9:						

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

Non applicabile

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

Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso a carico dei costruttori che superano gli obiettivi annuali specifici in materia di emissioni, di cui si prevede un aumento, dovranno continuare ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'UE. Il metodo di calcolo delle indennità non è cambiato a seguito della proposta. Non è possibile stimare il livello delle entrate finché non saranno disponibili i dati annuali sul conseguimento degli obiettivi da parte dei costruttori.

⁴² Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.