

REGOLAMENTO (UE) 2023/851 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 19 aprile 2023

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 europeo ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi ⁽⁴⁾, adottato il 12 dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (*United Nations Framework Convention on Climate Change* — UNFCCC) («accordo di Parigi»), è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Le parti dell'accordo di Parigi 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. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC, che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che con un aumento della temperatura di 1,5 °C — invece che di 2 °C — gli effetti dei cambiamenti climatici saranno molto inferiori e decide di proseguire l'azione volta a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.
- (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 della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo («Green Deal europeo»). Il Parlamento europeo, nella risoluzione del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo ⁽⁵⁾, ha chiesto la necessaria transizione verso una società climaticamente neutra entro il 2050 e, nella sua risoluzione del 28 novembre 2019 sull'emergenza climatica e ambientale, ha dichiarato tale stato di emergenza ⁽⁶⁾. 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'Unione entro il 2050 e definisce una nuova strategia di crescita incentrata sulla trasformazione dell'Unione in una società equa e prospera con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, dotata di industrie dinamiche che rimangano leader mondiali nel rispettivo segmento e siano motori dell'innovazione a livello globale, garantendo al contempo posti di lavoro di qualità altamente retribuiti nell'Unione. Mira inoltre a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e a proteggere la salute e il

⁽¹⁾ GU C 194 del 12.5.2022, pag. 81.

⁽²⁾ GU C 270 del 13.7.2022, pag. 38.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 14 febbraio 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 28 marzo 2023.

⁽⁴⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

⁽⁵⁾ GU C 270 del 7.7.2021, pag. 2.

⁽⁶⁾ GU C 232 del 16.6.2021, pag. 28.

benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. In tale contesto, l'8° programma d'azione per l'ambiente in vigore fino al 2030, di cui alla decisione (UE) 2022/591 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, rafforza l'obiettivo di accelerare la transizione verde verso un'economia circolare climaticamente neutra, sostenibile, priva di sostanze tossiche, efficiente sotto il profilo delle risorse, basata sull'energia rinnovabile, resiliente e competitiva in modo giusto, equo e inclusivo nonché di proteggere, ripristinare e migliorare lo stato dell'ambiente, sostenendo al tempo stesso la serie di misure e iniziative annunciate nell'ambito del Green Deal europeo e partendo da esse. Al contempo, la 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. Inoltre, la transizione inciderà in modo diverso sulle regioni dell'Unione, in particolare le regioni strutturalmente svantaggiate, periferiche e ultraperiferiche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che non lasci indietro nessuno.

- (4) Nel contributo determinato a livello nazionale, aggiornato e 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 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (5) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾ l'Unione ha sancito nella propria legislazione l'obiettivo di realizzare l'azzeramento delle emissioni nette al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un obiettivo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (6) Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tali riduzioni delle emissioni, compreso il settore del trasporto su strada. Quello dei trasporti è l'unico settore in cui le emissioni sono in aumento dal 1990. Include il trasporto su strada con veicoli leggeri e pesanti, le cui emissioni combinate rappresentano oltre il 70 % del totale delle emissioni dei trasporti. Per conseguire la neutralità climatica occorre ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050.
- (7) Le transizioni digitale e verde dovrebbero affrontare anche l'importanza della dimensione sociale per garantire una mobilità accessibile, anche economicamente, per tutti, soprattutto per i pendolari che non hanno accesso a trasporti pubblici di qualità o ad altre soluzioni di mobilità. Norme più ambiziose in materia di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dovrebbero accelerare la diffusione dei veicoli a emissioni zero, aumentarne l'accessibilità economica e accelerare anche la decarbonizzazione del mercato dell'usato in tutti i segmenti, con maggiori benefici per i consumatori a basso e medio reddito. Nell'adottare tali norme è altresì importante tenere conto delle significative ripercussioni economiche e sociali delle transizioni digitale e verde e della necessità di salvaguardare l'occupazione e preservare la competitività dell'industria dell'Unione.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono necessarie in quanto parte integrante di un quadro organico e coerente indispensabile per conseguire l'obiettivo generale dell'Unione di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra nonché ridurre la dipendenza dell'Unione dalle importazioni di combustibili fossili. È essenziale che la Commissione collabori con gli Stati membri e i portatori di interessi dell'industria per garantire la sicurezza della catena di approvvigionamento delle materie prime critiche necessarie per i veicoli a zero e a basse emissioni. Ciò sosterrà anche la competitività dell'industria dell'Unione e rafforzerà l'autonomia strategica dell'Unione.

⁽⁷⁾ Decisione (UE) 2022/591 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, relativa a un programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030 (GU L 114 del 12.4.2022, pag. 22).

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

- (9) Al fine di conseguire una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030, è necessario rendere più rigorosi i requisiti di riduzione di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾, 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.
- (10) I requisiti più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero incoraggiare l'immissione sul mercato dell'Unione di una quota maggiore di veicoli a zero emissioni, garantendo al contempo benefici ai consumatori e ai cittadini in termini di qualità dell'aria, rafforzamento della sicurezza e dell'efficienza energetica e relativo risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. In tale contesto globale, anche la catena di valore dell'industria automobilistica dell'Unione deve svolgere un ruolo guida nella transizione in corso verso una mobilità a zero emissioni. Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli in modo tecnologicamente neutrale. Diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere l'obiettivo «emissioni zero» per l'intero parco veicoli. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche non si arrestano. 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. In tale contesto, è importante garantire dati accurati e completi sulle prestazioni in materia di emissioni di tali veicoli elettrici ibridi ricaricabili.
- (11) Previa consultazione dei portatori di interessi, la Commissione presenterà una proposta relativa all'immatricolazione posteriore al 2035 di veicoli che funzionano esclusivamente con combustibili neutri in termini di emissioni di CO₂ in conformità del diritto dell'Unione, al di fuori dei livelli di prestazione in materia di emissione del parco veicoli, e conformemente all'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione.
- (12) 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 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.
- (13) L'innovazione tecnologica è un prerequisito per la decarbonizzazione della mobilità nell'Unione e dovrebbe quindi essere sostenuta. Sono già disponibili notevoli finanziamenti per l'innovazione nell'ecosistema della mobilità attraverso vari strumenti di finanziamento dell'Unione, in particolare il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa, istituito dal regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾, InvestEU, istituito dal regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹¹⁾, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il fondo per l'innovazione, istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²⁾, e il dispositivo per la ripresa e la resilienza, istituito dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾. L'Unione e gli Stati membri dovrebbero proseguire gli sforzi per sostenere gli investimenti pubblici e privati nella ricerca e nell'innovazione nel settore automobilistico in Europa, anche attraverso iniziative che promuovano sinergie nel settore automobilistico, come l'Alleanza europea delle batterie. Combinati a segnali normativi chiari, tali sforzi sosterranno e incoraggeranno le decisioni di investimento dei costruttori, manterranno la leadership tecnologica europea nel settore, contribuiranno a sviluppare l'eccellenza industriale nelle tecnologie del futuro nell'Unione e garantiranno la sostenibilità e la competitività a lungo termine della sua base industriale.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa e ne stabilisce le norme di partecipazione e diffusione, e che abroga i regolamenti (UE) n. 1290/2013 e (UE) n. 1291/2013 (GU L 170 del 12.5.2021, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 marzo 2021, che istituisce il programma InvestEU e che modifica il regolamento (UE) 2015/1017 (GU L 107 del 26.3.2021, pag. 30).

⁽¹²⁾ 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 nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

⁽¹³⁾ Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17).

- (14) Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una strategia dell'Unione che consenta di affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, tenuto conto delle specificità di ciascuno Stato membro, nonché di rispondere alla necessità di riqualificare e migliorare il livello delle competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività, mantenendo contemporaneamente i livelli occupazionali del settore automobilistico nell'Unione. Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta all'impatto che tale transizione avrà sulle micro, piccole e medie imprese (PMI) lungo la catena di approvvigionamento del settore automobilistica e alle regioni e comunità colpite con particolare durezza, che potrebbero essere più vulnerabili a causa della presenza di un'industria automobilistica intensiva. Se del caso, si dovrebbe valutare la possibilità di erogare un sostegno finanziario a livello di Unione e di Stati membri per attirare investimenti privati, anche attraverso il Fondo sociale europeo Plus, istituito dal regolamento (UE) 2021/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁴⁾, il Fondo per una transizione giusta, istituito dal regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁵⁾, il fondo per l'innovazione, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza e altri strumenti del quadro finanziario pluriennale di cui al regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio⁽¹⁶⁾ e lo strumento dell'Unione europea per la ripresa, istituito dal regolamento (UE) 2020/2094 del Consiglio⁽¹⁷⁾, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, e altri strumenti finanziari disponibili, ad esempio quelli della Banca europea per gli investimenti.

La comunicazione della Commissione del 18 febbraio 2022, dal titolo «Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022», consente agli Stati membri di sostenere le imprese nella decarbonizzazione dei loro processi produttivi e nell'adozione di tecnologie più verdi nel contesto della comunicazione della Commissione del 5 maggio 2021 dal titolo «Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa» («nuova strategia industriale aggiornata»). La raccomandazione del Consiglio del 16 giugno 2022⁽¹⁸⁾ è uno strumento importante a disposizione degli Stati membri per affrontare gli aspetti occupazionali e sociali di una transizione giusta verso un'economia climaticamente neutra. La Commissione dovrebbe esplorare ulteriori opzioni per sostenere tale transizione e, nello specifico, attenuare eventuali impatti negativi sull'occupazione derivanti da tale transizione nel settore automobilistico.

- (15) Al fine di individuare eventuali carenze di finanziamento nell'intento di garantire una transizione giusta nella catena di approvvigionamento del settore automobilistico, e con particolare attenzione alle PMI e alle regioni più colpite dalla transizione verso un'economia climaticamente neutra, entro il 31 dicembre 2025 la Commissione dovrebbe presentare, alla data di presentazione della prima relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, una relazione contenente un'analisi che individui tali carenze di finanziamento, sulla base delle iniziative in corso quali il percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità e l'Alleanza delle regioni automotive del Comitato delle regioni e in cooperazione con gli Stati membri, le regioni e le autorità locali e tutti i pertinenti portatori di interessi. Tale relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, di proposte di misure finanziarie adeguate per rispondere alle esigenze individuate.
- (16) La nuova strategia industriale aggiornata 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, anche garantendo la continuità del dialogo sociale che coinvolge il settore e i suoi portatori di interessi, in piena trasparenza. Il percorso dovrebbe destinare un'attenzione particolare alle PMI nella catena di approvvigionamento del settore automobilistico e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri. Esso dovrebbe basarsi inoltre sulla comunicazione della Commissione del 1° luglio 2020 dal titolo «Un'agenda per le competenze per l'Europa per la competitività sostenibile, l'equità sociale e la resilienza», che comprende iniziative quali il «patto per le competenze» per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi al fine di garantire il miglioramento del livello delle competenze e la riqualificazione 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 di Unione e di Stato membro 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.

⁽¹⁴⁾ Regolamento (UE) 2021/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e che abroga il regolamento (UE) n. 1296/2013 (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 21).

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo per una transizione giusta (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 1).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 (GU L 433I del 22.12.2020, pag. 11).

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) 2020/2094 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, che istituisce uno strumento dell'Unione europea per la ripresa, a sostegno della ripresa dopo la crisi COVID-19 (GU L 433I del 22.12.2020, pag. 23).

⁽¹⁸⁾ Raccomandazione 2022/C 243/04 del Consiglio, del 16 giugno 2022, relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica (GU C 243 del 27.6.2022, pag. 35).

Tale relazione sullo stato di avanzamento dovrebbe prendere in esame, tra l'altro, i progressi compiuti nella diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, le misure a livello di Unione, di Stati membri e locale volte ad agevolare la transizione degli Stati membri verso veicoli leggeri a emissioni zero, l'evoluzione dei prezzi e dell'efficienza energetica di quest'ultimi, lo sviluppo di combustibili alternativi e i progressi nell'installazione di infrastrutture pubbliche e private di ricarica e rifornimento, che saranno istituite da un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sullo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio («regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi») e dalla rifusione della direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁹⁾, il potenziale delle tecnologie innovative per conseguire una mobilità climaticamente neutra, la competitività internazionale, gli investimenti nella catena del valore nel settore automobilistico, e il miglioramento del livello delle competenze e la riqualificazione dei lavoratori, in particolare nelle PMI. La relazione sullo stato di avanzamento dovrebbe basarsi anche sulle relazioni biennali che gli Stati membri devono presentare 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 non si arrestano. 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. Nella relazione sullo stato di avanzamento, la Commissione dovrebbe pertanto tenere conto dei progressi compiuti in materia di innovazione nel settore.

- (17) Al fine di proteggere l'ambiente e la salute dei cittadini in tutti gli Stati membri, è importante anche decarbonizzare il parco veicoli esistente. Il mercato dell'usato crea il rischio di spostare le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico verso le regioni economicamente meno sviluppate dell'Unione. Al fine di accelerare la riduzione delle emissioni del parco esistente e velocizzare la transizione verso il trasporto a zero emissioni, è della massima importanza incoraggiare la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici alimentati da batterie o celle a combustibile, realizzando altresì una valutazione delle modalità per facilitare la diffusione di tali soluzioni negli Stati membri.
- (18) Come affermato nella comunicazione della Commissione del 18 maggio 2022 dal titolo «Piano REPowerEU», per massimizzare il risparmio di energia e l'efficienza energetica dei trasporti e accelerare il passaggio a veicoli a emissioni zero, è importante aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nei parchi auto pubblici e aziendali al di sopra di una determinata dimensione. A tal fine, la comunicazione della Commissione del 18 ottobre 2022 dal titolo «Programma di lavoro della Commissione per il 2023» comprende un'iniziativa per rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali. Nel proporre tale iniziativa, la Commissione dovrebbe garantire condizioni di parità ed evitare una frammentazione del mercato interno.
- (19) Al fine di promuovere la diffusione dei veicoli che consumano meno energia, la Commissione dovrebbe esaminare le conseguenze della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi a zero emissioni immessi sul mercato dell'Unione.
- (20) Gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE devono essere integrati dalla necessaria realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, che saranno istituite dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi e nella rifusione della direttiva 2010/31/UE. A tale riguardo, è fondamentale che gli investimenti nella realizzazione dell'infrastruttura necessaria siano mantenuti e rafforzati. Parallelamente, è della massima importanza garantire una rapida diffusione dell'energia da fonti rinnovabili, come previsto dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁰⁾.
- (21) 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, tale da sostenere la loro competitività e preparare il terreno per un'ulteriore innovazione. È pertanto opportuno mantenere l'approccio basato sulla riduzione dei livelli obiettivo in fasi quinquennali.

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

⁽²⁰⁾ 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).

- (22) 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 non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/631. Il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni dovrebbe pertanto essere abrogato a partire dal 1° gennaio 2030. Prima di tale data, e per tutto il decennio in corso, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni 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. Tuttavia, è opportuno rivedere i valori di riferimento dei veicoli a basse e a zero emissioni al fine di tenere conto della più rapida diffusione dei veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione. Successivamente al 1° gennaio 2030, i veicoli elettrici ibridi ricaricabili continueranno a essere considerati ai fini degli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE fissati per i costruttori.
- (23) Il limite massimo dei crediti per le ecoinnovazioni che possono essere richiesti da un costruttore è attualmente pari 7 g CO₂/km. Tale limite massimo dovrebbe essere adeguato al ribasso in linea con i livelli obiettivo, al fine di garantire una proporzione equilibrata del livello di tale limite massimo rispetto alle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori.
- (24) L'attuazione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ è fortemente correlata alla legislazione in materia di omologazione. A seguito dell'abrogazione e della sostituzione della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²¹⁾ il 1° settembre 2020 con il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²²⁾, 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.
- (25) Gli interventi di riduzione delle emissioni richiesti per conseguire gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE sono distribuiti tra i costruttori utilizzando una curva dei valori limite basata sulla massa media del parco di veicoli nuovi dell'UE e del nuovo parco veicoli del costruttore. Sebbene sia opportuno mantenere tale meccanismo, è necessario evitare una situazione in cui gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE rendano negativo l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore. A tale scopo è necessario chiarire che, qualora si verifichi tale situazione, l'obiettivo specifico per le emissioni dovrà essere fissato a 0 g CO₂/km.
- (26) I valori utilizzati per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni e delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore si basano sui dati registrati nella documentazione di omologazione e nei certificati di conformità dei veicoli interessati. Per garantire l'efficacia dei livelli di prestazione 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.
- (27) 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 Consiglio⁽²³⁾ ed è pertanto opportuno rimuovere tale obbligo di trasmissione dei dati dal regolamento (UE) 2019/631.

⁽²¹⁾ 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 (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ 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).

- (28) In considerazione dell'aumento dell'obiettivo globale 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 1° gennaio 2036 la possibilità concessa ai costruttori di un numero di autovetture compreso tra 1 000 e 10 000 unità o di veicoli commerciali leggeri compreso tra 1 000 e 22 000 unità oggetto di nuova immatricolazione in un anno civile di presentare una domanda di deroga rispetto ai rispettivi obiettivi specifici per le emissioni.
- (29) Al fine di garantire la chiarezza del diritto e la coerenza con la prassi attuale, è opportuno chiarire che gli adeguamenti dei valori M_0 e TM_0 dovrebbero essere effettuati mediante atti delegati che modifichino l'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 e non con atti delegati che integrino tale regolamento.
- (30) 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 nelle relazioni biennali.
- (31) Vari Stati membri hanno annunciato piani per accelerare l'introduzione di veicoli a zero emissioni fissando una data per l'eliminazione graduale delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi che emettono CO_2 prima del 2035. La Commissione dovrebbe individuare opzioni per agevolare tale transizione e considerare la necessità di misure supplementari in linea con tali piani.
- (32) 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.
- (33) È importante valutare le emissioni di CO_2 durante l'intero ciclo di vita dei veicoli commerciali leggeri a livello di Unione. A tal fine, è opportuno che la Commissione sviluppi una metodologia per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO_2 prodotte durante l'intero ciclo di vita dei veicoli leggeri immessi sul mercato dell'Unione.
- (34) Al fine di stabilire una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO_2 prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e di garantire che il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori responsabili delle emissioni di CO_2 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 CO_2 e la massa di tali veicoli, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione, rispettivamente, all'integrazione del regolamento (UE) 2019/631 mediante la definizione di una tale metodologia comune dell'Unione e alla modifica, ove necessario, delle formule di calcolo di cui all'allegato I, parte B, di tale regolamento. 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⁽²⁴⁾. 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.
- (35) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia rendere più rigorosi i requisiti di riduzione delle emissioni di CO_2 , sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro portata e dei loro effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (36) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/631,

(24) GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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 paragrafo seguente:

«5 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2035 si applicano gli obiettivi seguenti 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) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. A decorrere dal 1° gennaio 2025 e fino al 31 dicembre 2029, ai veicoli a zero e a basse emissioni si applica una soglia di riferimento pari a una quota del 25 % del parco di autovetture nuove e a una quota del 17 % del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi in conformità, rispettivamente, dell'allegato I, parte A, punto 6.3, e dell'allegato I, parte B, punto 6.3.»;

d) il paragrafo 7 è soppresso;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) 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»;

ii) 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 da «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:

«1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui al regolamento (UE) 2018/858. Si applicano inoltre le definizioni seguenti:»;

b) le lettere da b) a g) e le lettere i) e n) sono soppresse;

4) all'articolo 4, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

«Ai fini del primo comma, lettera c), qualora gli obiettivi specifici per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A o 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 paragrafo seguente:

«6 bis. Se 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) i paragrafi 10 e 11 sono soppressi;

6) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 7 bis

Emissioni di CO₂ prodotte durante il ciclo di vita

1. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione pubblica una relazione recante una metodologia per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO₂ prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

2. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di stabilire una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO₂ prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

3. A decorrere dal 1° giugno 2026 i costruttori possono, su base volontaria, presentare alla Commissione i dati sulle emissioni di CO₂ prodotte durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi utilizzando la metodologia di cui al paragrafo 2.»;

7) l'articolo 10 è così modificato:

a) al 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 2035 compreso.»;

b) al paragrafo 4, il primo comma è sostituito dal seguente:

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

8) all'articolo 11, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

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

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore può giungere ad un massimo di:

- 7 g CO₂/km fino al 2024;
- 6 g CO₂/km dal 2025 al 2029;
- 4 g CO₂/km dal 2030 al 2034 compreso.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando al ribasso i valori del limite massimo di cui al terzo comma del presente paragrafo, con effetto a partire dal 2025, per tenere conto degli sviluppi tecnologici, garantendo nel contempo una proporzione equilibrata del livello di tale limite massimo rispetto alle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori.»;

9) all'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

La Commissione monitora e riferisce annualmente in che modo il divario di cui al primo comma si evolve nel periodo a decorrere dal 2021 e, non appena siano disponibili dati sufficienti, comunque entro il 31 dicembre 2026, pubblica una relazione recante una metodologia che prevede un meccanismo di adeguamento delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore a partire dal 2030 utilizzando i dati reali raccolti a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392, e che valuta la fattibilità di tale meccanismo.

La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale relazione, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative per porre in essere tale meccanismo.

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

10) all'articolo 13, paragrafo 3, è aggiunta la 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.»;

11) all'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare l'allegato I come stabilito al paragrafo 1 del presente articolo.»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 14 bis

Relazione sullo stato di avanzamento

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

2. 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 cui:

- a) i progressi nella diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, e le misure a livello di Unione, di Stati membri e locali volte ad agevolare la transizione degli Stati membri verso veicoli leggeri a emissioni zero;
- b) i progressi con riguardo all'efficienza energetica e all'accessibilità economica dei veicoli a zero e a basse emissioni;
- c) l'impatto sui consumatori, in particolare sulle famiglie a basso e medio reddito, ivi compreso sui prezzi dell'energia elettrica;
- d) l'analisi del mercato dell'usato;
- e) il potenziale contributo in termini di risparmio di CO₂ apportato da ulteriori misure volte a ridurre l'età media e quindi le emissioni del parco veicoli leggeri, come le misure intese a sostenere l'eliminazione graduale dei veicoli più vecchi in modo socialmente equo e rispettoso dell'ambiente;

- f) l'impatto sull'occupazione nel settore automobilistico, in particolare sulle micro, piccole e medie imprese (PMI), e l'efficacia delle misure a sostegno della riqualificazione e del miglioramento del livello delle competenze della forza lavoro;
- g) l'efficacia delle misure finanziarie esistenti e la necessità di ulteriori azioni, comprese misure finanziarie adeguate, a livello di Unione, di Stati membri o locale, per garantire una transizione giusta e attenuare eventuali impatti socioeconomici negativi, in particolare nelle regioni e nelle comunità più colpite;
- h) 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;
- i) i progressi nella realizzazione delle infrastrutture pubbliche e private di ricarica e rifornimento, compresi i progressi ai sensi del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e della rifusione della direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*);
- j) il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili, compresi i combustibili sintetici, al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra;
- k) le emissioni durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immessi sul mercato, quali comunicati a norma dell'articolo 7 bis;
- l) l'impatto del presente regolamento sul conseguimento degli obiettivi degli Stati membri ai sensi del regolamento (UE) 2018/842 e della rifusione della direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (**).

3. Alla data di presentazione della prima relazione sullo stato di avanzamento di cui al paragrafo 1, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e tutti i pertinenti portatori di interessi, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio anche una relazione che comprende un'analisi volta a individuare eventuali carenze di finanziamento nel garantire una transizione giusta nella catena di approvvigionamento del settore automobilistico, prestando particolare attenzione alle PMI e alle regioni più colpite dalla transizione. La relazione è corredata, se del caso, di proposte di misure finanziarie adeguate per rispondere alle esigenze individuate.

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

(**) Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).»;

13) l'articolo 15 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Nel 2026 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 Commissione valuta in particolare i progressi compiuti ai sensi del presente regolamento nel conseguire gli obiettivi di riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 bis, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride ricaricabili, e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso l'azzeramento delle emissioni. Sulla base di tale valutazione, la Commissione valuta la necessità di rivedere gli obiettivi di cui all'articolo 1, paragrafo 5 bis. La Commissione valuta inoltre l'impatto della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi a zero emissioni immessi sul mercato dell'Unione.

La revisione è corredata, se del caso, di una proposta di modifica del presente regolamento.»;

b) i paragrafi da 2 a 5 sono soppressi;

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione riesamina la direttiva 1999/94/CE tenendo conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante e di energia, sulle emissioni di CO₂ e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, anche in condizioni reali, e valuta la possibilità di introdurre un'etichetta relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri nuovi.

Il riesame è accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa.»;

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

«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.»;

14) l'articolo 17 è così modificato:

- a) al paragrafo 2, il riferimento «all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8» è sostituito dal riferimento «all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7 bis, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafi 8 e 9»;
- b) al paragrafo 3, il riferimento «all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8» è sostituito dal riferimento «all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7 bis, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafi 8 e 9»;
- c) al paragrafo 6, il riferimento «all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8» è sostituito dal riferimento «all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7 bis, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafi 8 e 9»;

15) 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 Strasburgo, il 19 aprile 2023

Per il Parlamento europeo

La presidente
R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente
J. ROSWALL

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

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

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

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

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

c) è aggiunto il punto seguente:

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

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

dove:

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

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

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

«Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni»;

e) il punto 6.2.2 è soppresso;

f) il punto 6.3 è sostituito dal seguente:

«6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

6.3.1. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029:

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

dove:

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

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

dove:

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

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

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

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

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

x è pari al 25 % negli anni dal 2025 al 2029.

6.3.2. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

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

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

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

dove:

a₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

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

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1.

6.3.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2035

Obiettivo specifico per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM-TM₀)
dove:

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

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

dove:

a₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

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

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1;

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

2) la parte B è così modificata:

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

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

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

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

c) è aggiunto il punto seguente:

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

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

dove:

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

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

d) il punto 6.2.2 è sostituito dal seguente:

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

Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

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

α è pari a a_{2030} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM_0 , e a a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM_0 ;

dove:

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

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

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

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1»;

e) è aggiunto il punto seguente:

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

Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

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

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

dove:

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

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

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

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

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

f) il punto 6.3 è sostituito dal seguente:

«6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

6.3.1. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029

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

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni	è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di CO ₂ determinato conformemente al punto 6.2.1;
$\emptyset_{\text{obiettivi}}$	è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.1;
fattore ZLEV	è pari a $(1 + y - x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0, nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

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

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

x è pari al 17 % negli anni dal 2025 al 2029.

6.3.2. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

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

dove:

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

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ il valore di cui al punto 6.1.2.

6.3.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2035

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

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni	è l'obiettivo specifico di riferimento per i costruttori determinato conformemente al punto 6.2.3;
$\emptyset_{\text{obiettivi}}$	è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.3;

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