



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂
dei veicoli pesanti nuovi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Nel quadro dell'accordo di Parigi, l'Unione europea (UE) si è impegnata a evitare i cambiamenti climatici limitando il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2 °C. La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra è condizione chiave per tener fede all'impegno.

Il quadro strategico al 2030 per il clima e l'energia include l'obiettivo di ridurre di almeno il 40% le emissioni di gas a effetto serra dell'UE rispetto ai livelli del 1990. Tutti i settori dovranno impegnarsi se si vuole raggiungere questo obiettivo ambizioso e se si vogliono evitare i costi e le conseguenze gravi dei cambiamenti climatici.

Il settore dei trasporti su strada è di importanza fondamentale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e decarbonizzare l'economia dell'UE. I veicoli leggeri (LDV, *Light-duty vehicles*) – autovetture e veicoli commerciali leggeri (furgoni) – contribuiscono già con la loro quota alla riduzione delle emissioni e nel 2017 sono state avanzate proposte legislative¹ in modo che la tendenza continui anche dopo il 2020.

Il trasporto di merci su strada è essenziale per lo sviluppo degli scambi e del commercio sul continente europeo. Gli autocarri muovono il 70% circa delle merci trasportate via terra, che assicurano quindi servizi pubblici essenziali. Il trasporto di merci e persone su strada è costituito in gran parte da piccole e medie imprese (PMI): si tratta di oltre 600 000 imprese in tutta l'UE che danno lavoro a quasi 3 milioni di persone. Altri 3,5 milioni di persone sono occupate nella produzione, riparazione, vendita, noleggio e assicurazione di camion.

Le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti (HDV, *heavy-duty vehicles*), ossia autocarri, autobus e pullman, rappresentano il 6% delle emissioni totali dell'UE e il 25% delle emissioni di CO₂ del trasporto stradale nell'UE, ma a tutt'oggi non sono regolamentate a livello unionale, una lacuna che pone tre problemi principali.

In primo luogo, secondo le stime, senza un intervento le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti aumenteranno del 9% nel periodo 2010-2030, a causa dell'aumento delle attività di trasporto. Come indicato nella valutazione d'impatto² a corredo delle norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri post 2020, sono necessarie ulteriori misure nel settore dei trasporti su strada per conseguire gli obiettivi nazionali 2030 fissati nell'ambito del regolamento sulla condivisione degli sforzi.

In secondo luogo, gli operatori e i clienti dei trasporti attualmente non riescono a trarre vantaggio dalle eventuali economie di carburante in termini di consumo e di costo. Tecnologie economicamente efficienti per ridurre le emissioni sono facilmente disponibili, eppure non molto diffuse sul mercato dei veicoli pesanti, il che va a scapito degli operatori del settore, in particolare PMI e microimprese, che arrivano a dover sostenere costi di carburante superiori a un quarto del totale dei costi di esercizio.

In terzo luogo, i costruttori di questo tipo di veicoli nell'UE devono far fronte alla crescente pressione della concorrenza mondiale, in quanto Stati Uniti, Canada, Giappone e Cina hanno

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 final

già introdotto misure normative volte a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti. Il settore automobilistico dell'UE dovrà tenere il passo dell'evoluzione tecnologica di questi mercati se vuole conservare il primo posto nell'efficienza energetica dei veicoli.

La legislazione dell'UE conta numerosi atti pertinenti alla decarbonizzazione dei trasporti stradali, che affrontano in qualche misura i problemi esposti in particolare per quanto riguarda l'offerta, la domanda, gli strumenti economici e amministrativi. Tali disposizioni non sono tuttavia sufficienti ad abbattere i principali ostacoli di mercato che si frappongono alla diffusione di tecnologie efficienti nel consumo di carburante.

La proposta sui livelli prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi contiene una misura integrativa unionale sul versante dell'offerta che si propone di rimuovere gli ostacoli di mercato e perseguire gli obiettivi principali di seguito esposti:

- ridurre le emissioni di CO₂ del settore dei veicoli pesanti, in linea con i requisiti della politica dell'UE in materia di clima e dell'accordo di Parigi, riducendo nel contempo l'inquinamento dell'aria segnatamente nei centri urbani;
 - promuovere la riduzione dei costi di esercizio degli operatori dei trasporti, per la maggior parte PMI, e più in generale dei costi di trasporto dei consumatori, in funzione delle ricadute delle economie di carburante;
 - preservare la posizione di punta dei costruttori di veicoli pesanti e dei produttori di componenti dell'UE in ambito tecnologico e dell'innovazione.
- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità. Mantiene l'impegno assunto nella strategia europea per la mobilità a basse emissioni del 2016 i cui obiettivi comprendono, tra l'altro, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei trasporti su strada di almeno il 60% nel 2050 rispetto ai livelli del 1990 e la fissazione di norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.

La proposta si basa, integrandole, su altre misure unionali vigenti in materia che stimolano la mobilità a basse emissioni nel settore dei veicoli pesanti, tra cui: il regolamento sulla certificazione³, il regolamento sul monitoraggio e la comunicazione⁴, il sistema di omologazione dell'UE, la direttiva "eurobollo"⁵, la direttiva sulla qualità dei combustibili⁶, la direttiva sui veicoli puliti⁷, la direttiva relativa ai pesi e alle dimensioni massime autorizzate⁸ e la direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁹.

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

La proposta contribuisce alla transizione verso un'economia a basse emissioni di CO₂, sicura e competitiva, e a soddisfare l'obiettivo di ridurre le emissioni di almeno 40%, anche nella strategia per un'Unione dell'energia.¹⁰ Intende inoltre aiutare gli Stati membri a raggiungere

³ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione relativo alla determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Direttiva 2011/76/UE.

⁶ Direttiva 2009/30/CE.

⁷ Direttiva 2009/33/CE.

⁸ Direttiva 2015/719/UE.

⁹ Direttiva 2014/94/UE.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

gli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni stabiliti nell'ambito del regolamento sulla condivisione degli sforzi¹¹.

Infine, la proposta è in linea con l'impegno, che l'Unione ha assunto a livello internazionale, di conseguire gli ambiziosi obiettivi climatici fissati nell'accordo concluso a Parigi in occasione della 21^a conferenza delle parti dell'ONU (COP21).

Nell'affrontare le questioni relative alla posizione di preminenza tecnologica e innovativa dell'industria automobilistica dell'UE, la proposta è coerente con la nuova strategia di politica industriale¹² che sottolinea l'importanza fondamentale di un'industria automobilistica moderna e competitiva per l'economia dell'UE. Inoltre, stimolando la diffusione di nuove tecnologie di risparmio di carburante, la proposta contribuisce a realizzare gli obiettivi dell'Unione di creare occupazione e crescita.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Gli articoli da 191 a 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) specificano le competenze dell'UE in materia di cambiamenti climatici; forniscono in particolare la base giuridica per agire sul consumo di carburante dei veicoli pesanti e le emissioni di CO₂.

L'Unione europea è già intervenuta nel settore delle emissioni di CO₂ dei veicoli con l'adozione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, che stabiliscono i limiti per le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione ha poi adottato una proposta di regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi. Questi regolamenti poggiano sul pilastro ambientale del trattato, ossia l'articolo 192 del TFUE.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Necessità dell'intervento dell'UE

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e contestualmente una competenza concorrente tra l'UE e gli Stati membri. Anche il trasporto di merci su strada presenta una dimensione transfrontaliera in considerazione della specificità del servizio: le merci sono trasportate non solo all'interno di un paese, ma anche tra gli Stati membri ed è un fatto che i veicoli pesanti possono essere commercializzati in tutta l'UE.

Di conseguenza l'intervento unionale è giustificato sia dall'impatto transfrontaliero dei cambiamenti climatici sia dalla necessità di preservare il mercato unico dei servizi di trasporto di merci su strada e quello dei veicoli pesanti.

Senza intervento a livello dell'UE, si dovrebbe ricorrere alle iniziative degli Stati membri per ridurre le emissioni dei veicoli pesanti. Attualmente, però, molti Stati membri applicano un trattamento fiscale preferenziale ai carburanti usati nel settore dei trasporti pesanti, una situazione che non sembra destinata a cambiare in futuro. I livelli attuali di tassazione dei carburanti non hanno dato luogo al necessario aumento dell'efficienza nel loro consumo.

Inoltre, questo tipo di decisione è di competenza nazionale ed è improbabile che gli Stati membri alzino, tutti insieme, l'imposta sul carburante a un livello tale da determinare un

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

considerevole aumento dell'efficienza. La politica fiscale dell'UE è tra l'altro soggetta alla regola dell'unanimità e quindi di difficile armonizzazione.

Per questi motivi, l'eventuale aumento della tassazione dei carburanti potrebbe solo integrare, ma non sostituire la fissazione di norme sulle emissioni di CO₂.

Se l'intervento fosse lasciato agli Stati membri, verrebbero istituiti regimi nazionali diversi, ad esempio in funzione degli obiettivi stabiliti nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi; ciò si tradurrebbe in livelli di ambizione e parametri di progettazione diversi che richiederebbero una varietà di opzioni tecnologiche, con conseguente diminuzione delle economie di scala e frammentazione del mercato unico.

I costruttori, nella misura in cui detengono quote del mercato automobilistico diverse nei vari Stati membri, subirebbero in modo diverso l'impatto delle varie legislazioni nazionali, con potenziali rischi di distorsione della concorrenza.

È dunque necessaria un'azione coordinata e complementare a livello europeo.

Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea

In considerazione dell'attuale mercato unico dei veicoli pesanti nuovi, è economicamente molto più conveniente armonizzare l'intervento e fissare obiettivi di emissione di CO₂ sui veicoli pesanti nuovi a livello dell'UE. Anche se tutti gli Stati membri dovessero stabilire requisiti normativi per le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi, le difficoltà di coordinamento tra paesi potrebbero far lievitare i costi di conformità dei costruttori e indebolire gli incentivi a progettare veicoli pesanti efficienti nel consumo di carburante a causa della frammentazione del mercato europeo.

I costi supplementari dovuti alla mancanza di norme, soluzioni tecniche e configurazioni dei veicoli comuni graverebbero sia sui produttori di componenti che sui costruttori di veicoli e, in ultima istanza, verrebbero scaricati sui consumatori che dovrebbero far fronte a un rialzo dei costi dei veicoli.

L'industria automobilistica richiede tutta la certezza normativa possibile per poter procedere ai vasti investimenti di capitale necessari per sfruttare al massimo le economie di carburante dei veicoli nuovi, e a maggior ragione per passare a sistemi di propulsione alternativi. Le norme armonizzate a livello di Unione offrono tale certezza su un orizzonte di programmazioni a lungo termine che non potrebbero essere realizzate con la stessa efficacia e certezza a livello di Stato membro.

- **Proporzionalità**

Le scelte contenute nella proposta intendono disciplinare le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti. La proposta è rigorosamente orientata su quanto necessario per conseguire gli obiettivi stabiliti

e rispetta pertanto il principio di proporzionalità: stabilisce nuove norme economicamente efficienti per conseguire la necessaria riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi conformemente a quanto convenuto nel quadro dell'UE per le politiche in materia di clima ed energia all'orizzonte 2030 e, nel contempo, per garantire un'equa ripartizione degli sforzi tra i costruttori.

Il capitolo 7 della valutazione d'impatto che correda la proposta esamina gli aspetti legati alla proporzionalità di ciascuna delle scelte delineate.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Il regolamento è considerato lo strumento giuridico più consono perché offre la necessaria garanzia di conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ e non richiede recepimento nella normativa degli Stati membri. L'obiettivo si applica a tutta l'Unione. È pertanto necessario garantire un'impostazione uniforme in tutti gli Stati membri. Inoltre, come precedentemente illustrato, l'approccio armonizzato è necessario per evitare distorsioni della concorrenza e rischi di frammentazione del mercato interno.

Questa scelta è coerente anche con i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri di cui ai regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011.

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**

Non si è proceduto ad alcuna valutazione in quanto non esiste legislazione dell'UE che definisca i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha raccolto il parere dei portatori di interessi attraverso i seguenti elementi:

- (a) una consultazione pubblica *on line* dal 20 novembre 2017 al 29 gennaio 2018;
- (b) un seminario con i portatori di interessi il 16 gennaio 2018;
- (c) riunioni con le associazioni di settore che rappresentano i costruttori di autoveicoli, i produttori di componenti e materiali, i fornitori di carburante;
- (d) riunioni con le autorità degli Stati membri, i costruttori di veicoli, i fornitori, le parti sociali e le ONG;
- (e) documenti di sintesi delle rispettive posizioni presentati dai portatori di interessi e dagli Stati membri.

Una sintesi della consultazione dei portatori di interessi è contenuta nell'allegato 2 della valutazione d'impatto a corredo della presente proposta.

I principali risultati delle consultazioni dei portatori di interessi possono essere riassunti come segue.

Alla richiesta di elencare per ordine di importanza le opzioni preferite per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e contribuire agli obiettivi in materia di energia e clima per il 2030, tutti i portatori di interessi hanno privilegiato la legislazione che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ a livello dell'UE.

Se da un lato tutte le organizzazioni della società civile sono a favore di obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ vincolanti a livello dell'UE, dall'altro alcuni costruttori e le rispettive associazioni hanno dichiarato di preferire altre misure incentrate su un approccio globale che comprende disposizioni legislative intese a definire un regime di etichettatura delle emissioni di CO₂ a livello dell'UE, l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE, incentivi diversi quali le imposte sui carburanti a livello nazionale, la tariffazione stradale in base al CO₂.

Pur non essendo favorevoli all'opzione che prevede norme sull'emissione di CO₂ per i veicoli pesanti, i costruttori hanno però proposto di fissare obiettivi di emissione per il 2025 e per

il 2030 al livello più basso della gamma di opzioni prese in esame nella valutazione d'impatto, con un riesame dell'obiettivo per il 2030 all'inizio degli anni 2020.

Le organizzazioni non governative (ONG) del settore ambientale sostengono un obiettivo unico di emissioni di CO₂ a partire dal 2025, a un livello corrispondente alla gamma più alta delle opzioni considerate, e propongono di fissare l'obiettivo per il 2030 in una fase successiva.

Per quanto riguarda gli incentivi per i veicoli a basse o zero emissioni (*low- and zero-emission vehicles*, LEV/ZEV), i costruttori hanno espresso una preferenza per un regime di supercrediti in base al quale i veicoli sarebbero conteggiati più volte per aver conseguito l'obiettivo specifico di CO₂ del costruttore. Le ONG del settore ambientale sono favorevoli ad un mandato che impone ai costruttori di registrare una quota minima di LEV/ZEV, o ad un mandato flessibile secondo cui l'obiettivo di CO₂ del costruttore verrebbe allentato se la quota di LEV/ZEV supera un valore di riferimento.

Tutti i portatori d'interesse sostengono l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi: i costruttori favoriscono la massima flessibilità possibile mentre le ONG sostengono solo un sistema di scambio. La maggior parte dei portatori d'interesse appoggia l'istituzione di un processo per valutare la rappresentatività dei valori certificati delle emissioni di CO₂ rispetto alle emissioni reali.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per valutare quantitativamente l'impatto economico, sociale e ambientale delle diverse opzioni, la relazione sulla valutazione d'impatto si basa su una serie di modelli e una serie dedicata di diagrammi dei costi che comprendono un'ampia scelta di tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

I diagrammi, che mostrano il potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ e i costi di oltre 50 tecnologie, sono stati elaborati all'interno di uno studio realizzato da appaltatori della Commissione¹³ e grazie ai lavori del JRC¹⁴.

Il modello PRIMES-TREMOVE è usato per proiettare l'evoluzione del settore dei trasporti su strada su una serie di scenari ed è stato costantemente usato dalla Commissione per le iniziative su clima, energia e trasporti. Inoltre, sono stati usati il modello DIONE - sviluppato dalla DG JRC - per valutare i costi e il modello macroeconomico EXIOMOD per quantificare l'impatto sul PIL e sul fatturato settoriale.

Si sono raccolte ulteriori informazioni grazie a vari studi dati in appalto, in particolare sulle tematiche seguenti:

- elementi che possono avere un impatto sulla competitività industriale e l'occupazione;
- impatto dei diversi approcci normativi, dei parametri di misurazione regolamentari e di eventuali elementi di concezione (modalità di applicazione);
- impatto sulle emissioni di gas a effetto serra e sostanze inquinanti.

¹³ “Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂”, (“Veicoli pesanti — sostegno alla preparazione della valutazione d'impatto sulla CO₂”), Studio realizzato per la Commissione da TNO, la TUG, CE Delft e ICCT, relazione non ancora pubblicata;

¹⁴ “Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model” (“Riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, diagramma e valutazione dei costi — rafforzamento del modello DIONE”), JRC, non ancora pubblicato.

Le informazioni sui dati e i modelli analitici figurano nel capitolo 6 e nell'allegato 4 della valutazione d'impatto.

- **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto che corre la proposta è stata preparata e sviluppata in linea con le indicazioni dell'iniziativa «Legiferare meglio». Il comitato per il controllo normativo ha emesso un parere negativo sulla prima bozza il 4 aprile 2018.

I miglioramenti suggeriti dal comitato, integrati nella versione riveduta, vertono sui seguenti elementi principali: 1) chiarimenti e ampliamento dell'analisi delle carenze del mercato, in particolare per quanto riguarda le asimmetrie informative; 2) ulteriore analisi, migliore presentazione e illustrazione delle tecnologie disponibili e future, e delle relative incertezze — anche inserendo una tabella riepilogativa delle tecnologie; 3) migliore presentazione della strategia passata e futura della Commissione per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti entro il 2030; 4) più informazioni sui presupposti che formano la base di calcolo delle economie previste.

Una seconda versione del progetto di valutazione d'impatto ha ottenuto il parere positivo del comitato il 19 aprile 2018. La versione finale contiene gli ulteriori miglioramenti raccomandati dal comitato nel parere finale: 1) più informazioni circa l'importanza dei lavori preliminari di misurazione, certificazione, monitoraggio, comunicazione ai fini della regolamentazione delle emissioni di CO₂ del settore dei veicoli pesanti; 2) migliori spiegazioni dell'inerzia nello sviluppo di nuove tecnologie di risparmio di carburante, e del come e perché le incertezze del mercato dei trasporti inducano gli operatori a non investire abbastanza nelle tecnologie per il risparmio di carburante.

Opzioni

Le opzioni considerate nella valutazione d'impatto sono raggruppate in cinque elementi chiave intesi ad affrontare i problemi rilevati e a conseguire gli obiettivi.

1) Obiettivi di emissione di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE (ambito di applicazione, metrica, unità metriche, livello, tempi)

Nel definire gli obiettivi di emissione per l'intero parco veicoli dell'UE, si sono presi in considerazione i seguenti aspetti: ambito, metrica, unità metriche, livello, tempi.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, le opzioni considerate sono state: includere i quattro principali gruppi di veicoli che rientrano nel regolamento di certificazione a partire dal 1° gennaio 2019 o includere solo il gruppo più ampio - in entrambi i casi con norme in materia di emissioni di CO₂ del veicolo completo. Una terza opzione prevedeva l'aggiunta di norme sulle emissioni di CO₂ del solo motore.

L'opzione prescelta è quella che include i quattro gruppi di veicoli con i più elevati livelli di emissione di CO₂ e l'applicazione delle norme in materia di emissioni di CO₂ al veicolo completo, poiché assicura la massima efficacia in termini di benefici ambientali e di valore aggiunto.

Per quanto riguarda la metrica degli obiettivi, le opzioni considerate includono un approccio “dal serbatoio alla ruota” e uno “dal pozzo alla ruota”. Per quanto riguarda le unità metriche per esprimere gli obiettivi, sono state prese in considerazione tre opzioni, ciascuna orientata a un diverso grado di utilità dei veicoli pesanti.

L'opzione prescelta è quella dell'approccio “dal serbatoio alla ruota” con gli obiettivi definiti in g CO₂/tkm, per coerenza con le prassi regolamentari vigenti e per evitare la doppia

regolamentazione e la confusione di responsabilità tra i costruttori e i fornitori di carburante. Anche le unità metriche tengono pienamente conto dell'utilità dei camion interessati.

È stata valutata una vasta gamma di opzioni in termini di livelli obiettivo e di tempi, corrispondenti alle opinioni espresse dai portatori d'interessi.

Alla luce dell'analisi svolta, l'opzione prescelta è quella di definire obiettivi vincolanti per ridurre le emissioni di CO₂ a partire dal 2025 rispetto ai livelli del 2019, sulla base della diffusione di tecnologie efficaci sotto il profilo dei costi e facilmente disponibili. Per il 2030 sono più forti le incertezze sull'introduzione di tecnologie più avanzate non ancora facilmente disponibili, l'opzione prescelta è pertanto quella di definire solo un obiettivo ambizioso per il 2030. Nel 2022 si dovrebbe procedere a un tempestivo riesame al fine di: i) definire l'obiettivo vincolante anche per il 2030; ii) valutare le modalità di attuazione; iii) riesaminare l'ambito di applicazione per includere anche i piccoli autocarri oltre a autobus, pullman e rimorchi.

Questo approccio darà anche un segnale forte e tempestivo agli investimenti sulle aspettative a medio termine e aiuterà gli Stati membri a raggiungere gli obiettivi stabiliti nel regolamento sulla condivisione degli sforzi.

2) Distribuzione degli obiettivi per l'intero parco dell'UE tra gruppi di veicoli e costruttori

L'obiettivo di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE definisce il livello di ambizione generale della politica, ma l'applicazione pratica presuppone l'esame della composizione del parco dei costruttori in termini di distribuzione fra i diversi gruppi di veicoli. Il rispetto degli obiettivi deve essere dimostrato a livello dei costruttori. Le opzioni di distribuzione considerate includono obiettivi distinti per ogni sottogruppo di veicoli pesanti o un obiettivo unico per ciascun costruttore, calcolato come la media ponderata di tutti gli obiettivi dei sottogruppi, tenendo conto del numero di veicoli in ciascun sottogruppo e della loro utilità.

L'opzione prescelta è quella di un obiettivo unico basato su una media ponderata per ciascun costruttore. Questa opzione riscuote il maggior favore in termini di efficienza e proporzionalità: offre infatti flessibilità nella misura in cui consente di bilanciare la prestazione insufficiente dei veicoli di alcuni sottogruppi con una prestazione superiore agli obiettivi di altri sottogruppi.

3) Incentivi per veicoli a basse e a zero emissioni (LEV/ZEV)

La valutazione d'impatto considera quattro tipi di incentivi specifici per veicoli a zero e a basse emissioni (LEV/ZEV). Tra questi figurano i supercrediti, un sistema di crediti uni- e bidirezionali connessi agli obiettivi, e un mandato.

Inoltre, è stata valutata una variante che estende l'incentivo LEV/ZEV ad altri veicoli pesanti, come autobus e piccoli autocarri che inizialmente non sarebbero soggetti agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂.

L'opzione prescelta consiste nel creare un incentivo LEV/ZEV sotto forma di supercrediti con sufficienti garanzie per evitare un indebolimento degli obiettivi di emissioni di CO₂: è risultata essere l'opzione più efficace tenuto conto della particolare situazione di sviluppo e diffusione di tecnologie a basse e zero emissioni nel settore dei veicoli pesanti.

4) Elementi per un'attuazione economicamente efficace

Sono stati esaminati diversi elementi che consentono un'attuazione economicamente efficace, tra i quali: (1) esenzioni per i veicoli professionali, ad esempio veicoli per edilizia, autocarri per la raccolta dei rifiuti urbani, (2) raggruppamento (3) gli scambi e (4) l'accumulo e il prestito di crediti di CO₂.

Dato il limitato potenziale per una riduzione economicamente efficace delle emissioni di CO₂ dei veicoli professionali a causa del chilometraggio ridotto e dei carichi utili rispetto ad altri veicoli pesanti, l'opzione prescelta è quella di esentare tali veicoli dagli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂.

Per quanto riguarda la flessibilità, l'opzione prescelta è quella di prevedere misure di accumulo e prestito di crediti di CO₂ su anni di adempimento diversi, comprese le necessarie misure di salvaguardia per garantire l'efficacia ambientale della legislazione. Questa è l'opzione più efficace e la meno distorsiva del mercato.

5) Questioni inerenti alla governance

L'efficacia degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ reali dipende, da un lato, dalla rappresentatività dei risultati dello strumento di simulazione VECTO rispetto alla guida media in condizioni reali; dall'altro, dalla misura in cui i veicoli pesanti immessi sul mercato sono conformi ai veicoli di riferimento sottoposti alle prove di omologazione. Le opzioni considerate riguardano le emissioni reali, la vigilanza del mercato e le sanzioni.

Le opzioni preferite sono:

- (b) obbligo di raccogliere, pubblicare e monitorare i dati sul consumo reale di carburante comunicati dai costruttori, sulla base di misuratori del consumo di carburante standardizzati e obbligatori;
- (c) introduzione di prove di controllo della conformità in servizio con obbligo di segnalare gli scostamenti e introduzione di un meccanismo di correzione;
- (d) applicazione di sanzioni pecuniarie per non conformità agli obiettivi di emissione di CO₂.

Le suddette opzioni rafforzeranno l'efficacia, l'efficienza e il valore aggiunto della legislazione.

Riferimento della sintesi della valutazione d'impatto: SWD(2018) 186

Riferimento del parere del comitato per il controllo normativo: SEC(2018) 233

• Efficienza normativa e semplificazione

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

La valutazione d'impatto ha inoltre esaminato come semplificare la normativa e ridurre i costi amministrativi inutili.

Sono previste esenzioni dalle norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli professionali.

Inoltre, la proposta contiene numerosi elementi per un'attuazione economicamente efficace, quali accumulo e prestito di crediti di CO₂, che riducono i costi di conformità dei costruttori.

L'attuazione del sistema proposto di supercrediti per i veicoli a basse o zero emissioni non creerà oneri amministrativi supplementari, in quanto non comporta ulteriori obblighi di comunicazione.

L'impatto delle opzioni relative alla governance in termini di oneri amministrativi dipenderà dalle disposizioni concrete di attuazione.

L'iniziativa in sé non comporta costi amministrativi supplementari per le autorità di omologazione. Nell'ambito di tali proposte si è tenuto conto dei costi di certificazione, monitoraggio e comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO₂.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'incidenza sul bilancio dell'attuazione del regolamento proposto è assai limitata (per i dettagli cfr. la scheda finanziaria legislativa allegata).

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani di attuazione e modalità di monitoraggio, valutazione e comunicazione**

La proposta si basa sul regolamento di certificazione¹⁵ e sul regolamento sul monitoraggio e comunicazione¹⁶.

In applicazione di quest'ultimo, l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) combinerà i dati registrati dalle autorità nazionali con i dati di monitoraggio trasmessi dai costruttori e pubblicherà per ciascun costruttore e gruppo di veicoli i dati dei controlli annuali per ciascun veicolo nuovo certificato immatricolato nell'UE.

Inoltre, la valutazione d'impatto mette in evidenza la possibilità di integrare la proposta di regolamento sul monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti con le misure di monitoraggio supplementare seguenti:

- raccolta, pubblicazione e monitoraggio dei dati sul consumo reale di carburante comunicati dai costruttori in base all'obbligo che incombe loro di montare dispositivi di misurazione del consumo;
- introduzione di prove di controllo della conformità in servizio e obbligo di segnalare gli scostamenti dai valori di omologazione associato a un meccanismo di correzione.

Queste misure supplementari rafforzeranno il processo di monitoraggio ai fini dell'efficacia della proposta legislativa.

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

Articolo 1 - Oggetto

L'articolo definisce l'obiettivo del regolamento, ossia contribuire a ridurre le emissioni di CO₂, secondo quanto stabilito nel regolamento sulla condivisione degli sforzi, grazie alla riduzione delle emissioni nel settore del trasporto su strada; precisa inoltre gli obiettivi di riduzione del parco veicoli pesanti nuovi dell'Unione nel periodo dal 2025 al 2029; definisce un obiettivo ambizioso per il 2030 che dovrebbe essere confermato in seguito a riesame nel 2022.

¹⁵ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione relativo alla determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

Gli obiettivi sono espressi in termini di riduzione delle emissioni specifiche medie dei veicoli immatricolati nell'anno di riferimento 2019, ossia il primo anno in cui saranno disponibili i dati ufficiali di monitoraggio delle emissioni di CO₂. Gli obiettivi sono assegnati a ciascun sottogruppo definito nella sezione 1 dell'allegato I. I veicoli professionali (ad esempio i camion per la raccolta rifiuti e gli autocarri per edilizia) non hanno lo stesso potenziale di riduzione di CO₂ dei veicoli pesanti usati per la consegna di merci e sono quindi esclusi dal calcolo delle emissioni di CO₂ di riferimento.

Le emissioni di CO₂ di riferimento sono fissate conformemente alla sezione 3 dell'allegato I.

Articolo 2 – Ambito di applicazione

I veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sono definiti con riferimento alle pertinenti categorie a loro volta definite nella legislazione di omologazione e ai quattro gruppi di veicoli per i quali i dati sulle emissioni di CO₂ certificati saranno disponibili dal 2019. I veicoli delle categorie M2 (autobus) e M3 (pullman) e i veicoli di categoria N (autocarri) che non rientrano nei quattro gruppi di veicoli di cui sopra non saranno soggetti agli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂, ma dovrebbero essere presi in considerazione ai fini degli incentivi per i veicoli a basse o zero emissioni (cfr. articolo 5).

Inoltre, la disposizione specifica quando i veicoli sono considerati di nuova immatricolazione ai fini del regolamento.

Articolo 3 – Definizioni

L'articolo contiene le definizioni da applicare ai fini del regolamento.

Articolo 4 – Emissioni specifiche medie del costruttore

La Commissione stabilisce e pubblica ogni anno le emissioni specifiche medie di CO₂ di ciascun costruttore a decorrere dal 2019. I dati usati come base di calcolo delle emissioni medie sono comunicati dai costruttori interessati ai sensi del regolamento (UE) .../2018. Per tener conto dell'utilità e della specificità dei veicoli, i singoli veicoli pesanti sono assegnati a sottogruppi diversi per i quali sono applicati coefficienti correttori specifici ai profili di utilizzo (ossia i modelli di consumo del veicolo), ai carichi utili e al chilometraggio annuale. Si tiene inoltre conto della quota di veicoli del costruttore in ciascun sottogruppo di veicoli. I veicoli professionali delle categorie N2 e N3 (ad es. camion per la raccolta dei rifiuti urbani, autocarri per edilizia) non hanno lo stesso potenziale di riduzione di CO₂ dei veicoli pesanti destinati alla consegna di merci: non sono pertanto inclusi nel calcolo della media. Le formule di calcolo delle emissioni specifiche medie figurano nella sezione 2 dell'allegato I.

Articolo 5 – Veicoli pesanti a basse o zero emissioni

Per incentivare la diffusione di veicoli pesanti a basse o zero emissioni, questi veicoli sono conteggiati più volte per determinare le emissioni specifiche medie del costruttore a partire dal 2019. I costruttori di veicoli a basse o zero emissioni beneficiano di «supercrediti» per ciascun veicolo di questo tipo immesso sul mercato, con un diverso fattore moltiplicatore che dipende dalle sue emissioni di CO₂.

È inoltre previsto un incentivo specifico per i veicoli pesanti a zero emissioni delle categorie M2 (autobus) e M3 (pullman), e per determinati veicoli della categoria N (piccoli autocarri), compresi i veicoli professionali a zero emissioni. Le categorie di veicoli suddette, che non sono soggette agli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ del presente regolamento, sono però tenute in considerazione per determinare il fattore per basse o zero emissioni.

Per veicoli pesanti a basse emissioni s'intendono i veicoli pesanti con emissioni specifiche inferiori a 350 g CO₂/km, vale a dire a meno della metà circa della media delle emissioni del parco veicoli.

Per preservare l'integrità ambientale degli obiettivi, la riduzione delle emissioni specifiche medie dei costruttori attraverso il sistema di incentivi per i veicoli a basse o zero emissioni dovrebbe essere soggetta a un massimale.

Le formule di calcolo del fattore di basse o zero emissioni figurano al punto 2.3 dell'allegato I.

Articolo 6 - Obiettivi per le emissioni specifiche del costruttore

L'articolo prevede il calcolo annuale degli obiettivi per le emissioni specifiche del costruttore dell'anno civile precedente, a partire dal 2026. I primi obiettivi annuali saranno pertanto definiti per l'anno civile 2025. Gli obiettivi tengono conto degli obiettivi di riduzione generali rispettivamente per il 2025 e il 2030, e dell'utilità e specificità dei diversi veicoli pesanti, come è stato fatto per il calcolo delle emissioni specifiche medie. Gli obiettivi annuali per le emissioni specifiche del costruttore saranno quindi calcolati come media ponderata degli obiettivi fissati per ciascuno dei sottogruppi di veicoli.

Le formule di calcolo delle emissioni specifiche medie figurano nella sezione 4 dell'allegato I.

Articolo 7 – Crediti e debiti di emissioni

L'articolo stabilisce un meccanismo di “accumulo e prestito di crediti”, che consente al costruttore di bilanciare il risultato inferiore al proprio obiettivo specifico di emissione di un anno con il risultato superiore di un altro anno. A tal fine il costruttore può accumulare crediti di emissione se le sue emissioni sono inferiori alla traiettoria di riduzione determinata come traiettoria lineare tracciata dalle emissioni di CO₂ di riferimento del 2019 agli obiettivi 2025 e dagli obiettivi del 2025 a quelli del 2030. Sono necessarie due traiettorie diverse per tener conto della variazione delle pendenze in funzione degli obiettivi precisi stabiliti per il 2025 e il 2030. Per incentivare riduzioni rapide di emissioni si possono acquisire crediti di emissione già dal 2019 al 2024 e per il periodo dal 2025 al 2029. I crediti di emissione acquisiti nel periodo dal 2019 al 2024 sono presi in considerazione per valutare la conformità del costruttore al proprio obiettivo specifico di emissioni solo nel 2025. Non è consentito un ulteriore riporto dei crediti acquisiti nel corso del periodo dal 2019 al 2024. I crediti di emissioni possono anche essere acquisiti e usati per il periodo successivo, dal 2025 al 2029. Il costruttore, se supera l'obiettivo di uno qualsiasi degli anni dal 2025 al 2029, può acquisire un debito limitato di emissioni che deve essere saldato al più tardi entro il 2029. Il debito totale non può superare il 5% dell'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore nel 2025, pena l'imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso a norma dell'articolo 8.

I crediti e debiti di emissione sono definiti ai fini dei calcoli ma non sono considerati attività trasferibili o soggette a misure fiscali.

La sezione 5 dell'allegato I riporta le formule per calcolare la traiettoria di riduzione della CO₂ e i crediti e debiti di emissione.

Articolo 8 - Conformità agli obiettivi per le emissioni specifiche

Se risulta che il costruttore ha emissioni in eccesso, tenuto conto dei crediti e debiti di emissione acquisiti a norma dell'articolo 7, la Commissione irroga una sanzione pecuniaria sotto forma di indennità per emissioni in eccesso. Il livello dell'indennità è fissato a 6 800 EUR per g/km, equivalente a 570 EUR per g/km in base ad un carico utile medio

di 12 tonnellate di emissioni in eccesso, che corrisponde al costo marginale delle tecnologie di riduzione della CO₂.

La sezione 6 dell'allegato I riporta le formule per calcolare l'indennità per emissioni in eccesso. I metodi di riscossione delle indennità sono fissati con atto di esecuzione.

Articolo 9 - Verifica dei dati di monitoraggio

L'articolo stabilisce un meccanismo volto a introdurre una procedura per i controlli della conformità in servizio dei valori delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti sulla base della normativa di omologazione. Le autorità di omologazione segnalano eventuali scostamenti, di cui la Commissione tiene conto ai fini del calcolo della conformità dei costruttori agli obiettivi. La disposizione include il conferimento alla Commissione del potere di fornire i dettagli della procedura di comunicazione degli scostamenti tramite un atto di esecuzione.

Articolo 10 - Pubblicazione dei dati e prestazioni del costruttore

L'articolo elenca i dati che la Commissione pubblica con riguardo al rispetto degli obiettivi annuali dei costruttori (ossia la decisione di monitoraggio annuale).

Inoltre, lo stesso articolo conferisce alla Commissione il potere di adeguare le emissioni di CO₂ di riferimento del 2019 secondo procedure ben definite (di cui all'articolo 12 e all'allegato II), in modo da tener conto degli adeguamenti dei valori del carico utile o di modifiche nella procedura di omologazione che hanno un impatto non trascurabile sulle emissioni di CO₂ di un veicolo pesante. L'adeguamento inciderà sul calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche dei costruttori a partire dall'anno successivo all'adozione.

Articolo 11 - Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

L'articolo conferisce alla Commissione il potere di monitorare e valutare la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ simulati con lo strumento VECTO a norma del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione. A tal fine, la Commissione dovrebbe poter richiedere dati reali che devono essere raccolti e comunicati da Stati membri e costruttori, secondo un approccio analogo a quello proposto per i veicoli leggeri che, come primo passo, richiede l'introduzione dell'obbligo di montare misuratori del consumo di carburante standardizzati sui veicoli pesanti.

Articolo 12 - Modifica degli allegati I e II

Il progresso tecnico e l'evoluzione delle procedure di omologazione possono incidere sul livello dei valori ufficiali delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento; per tenerne conto, l'articolo conferisce alla Commissione il potere di adeguare determinati parametri tecnici indicati negli allegati I e II e di adottare un metodo per definire il veicolo rappresentativo di ciascun sottogruppo, sulla cui base si potranno valutare i cambiamenti. Gli adeguamenti proposti seguono fasi ben definite alle sezioni 1 e 2 dell'allegato II.

Articolo 13 - Riesame e presentazione di relazioni

L'articolo prevede l'obbligo per la Commissione di presentare nel 2022 una relazione sull'efficacia del regolamento, che dovrà indicare l'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2030 e fissare gli obiettivi di riduzione per gli altri veicoli pesanti non ancora soggetti a obblighi di riduzione. La relazione dovrebbe anche coprire l'efficacia delle modalità, vale a dire il sistema d'incentivazione dei veicoli a basse e zero emissioni e il meccanismo di accumulo e prestito di crediti, e valutare la necessità di prorogare l'applicazione di tali modalità oltre il 2030. Se opportuno, la relazione è corredata di una proposta di modifica del regolamento.

Articoli 14 e 15 - Procedura di comitato ed esercizio della delega

Si tratta di disposizioni standard concernenti la procedura di comitato e la delega di poteri.

Articolo 16 - Modifica del regolamento (CE) n. 595/2009

La modifica è intesa a introdurre nel regolamento (CE) n. 595/2009 (regolamento di omologazione sulle emissioni, euro VI) una base giuridica che permetta alla Commissione di istituire una procedura per verificare la conformità in servizio dei valori delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti. La procedura è essenziale per un'efficace vigilanza di mercato del sistema di omologazione e dei valori delle emissioni di CO₂ ai fini della conformità all'obiettivo.

Allegato I

L'allegato I stabilisce requisiti tecnici e formule per:

- assegnazione ai sottogruppi di veicoli;
- calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore;
- calcolo delle emissioni di CO₂ di riferimento;
- calcolo dell'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore;
- calcolo della traiettoria di riduzione di CO₂ e dei crediti e debiti di emissioni;
- determinazione delle emissioni in eccesso del costruttore.

Allegato II

L'allegato II definisce le procedure di adeguamento delle emissioni di CO₂ di riferimento, vale a dire i fattori di adeguamento del carico utile (sezione 1) e il metodo per tenere conto dei cambiamenti sopravvenuti nelle procedure di omologazione (sezione 2).

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

(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 europeo¹⁷,
visto il parere del Comitato delle regioni¹⁸,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La strategia europea per la mobilità a basse emissioni stabilisce un obiettivo ambizioso: entro la metà del secolo le emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti dovranno essere inferiori di almeno il 60% rispetto al 1990 e aver decisamente imboccato un percorso di avvicinamento allo zero. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana provenienti dai trasporti.
- (2) A seguito della strategia per una mobilità a basse emissioni, nei mesi di maggio¹⁹ e novembre²⁰ 2017 la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità. I pacchetti contengono un'agenda positiva per la realizzazione della strategia suddetta e per garantire una transizione agevole verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti.
- (3) Il presente regolamento fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità «L'Europa in movimento», che mantiene gli impegni della nuova strategia per la politica industriale del settembre 2017²¹ e intende completare il processo che consentirà all'Unione di sfruttare appieno i vantaggi della modernizzazione e decarbonizzazione in questo settore. Il pacchetto si prefigge di rendere la mobilità europea più sicura e

¹⁷ GU C del , pag. .

¹⁸ GU C del , pag. .

¹⁹ L'Europa in movimento - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti (COM(2017) 283 final).

²⁰ Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori (COM(2017) 675 final).

²¹ Investire in un'industria intelligente, innovativa e sostenibile - Una nuova strategia di politica industriale dell'UE (COM(2017) 0479 final).

accessibile, l'industria europea più competitiva, i posti di lavoro in Europa più sicuri e il sistema mobilità più pulito e più adatto alla necessità imperativa di affrontare i cambiamenti climatici. Ciò richiederà il pieno impegno dell'Unione, degli Stati membri e dei portatori di interessi, non da ultimo intensificando gli sforzi per ridurre le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico.

- (4) Il presente regolamento, insieme a quello sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri²², delinea un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante relativo alla riduzione entro il 2030 in tutti i settori economici dell'economia dell'Unione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 40% rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato nella sessione del Consiglio «Ambiente» del 6 marzo 2015 quale contributo previsto dell'Unione, stabilito a livello nazionale, nell'ambito dell'accordo di Parigi.
- (5) Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30% entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. Il trasporto su strada contribuisce in modo rilevante alle emissioni di tali settori, con un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada comprometteranno le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici.
- (6) Nelle conclusioni dell'ottobre 2014 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti tramite un approccio globale e tecnologicamente neutro volto a promuovere la riduzione delle emissioni e l'efficienza energetica nei trasporti, i trasporti elettrici e le fonti energetiche rinnovabili nei trasporti anche dopo il 2020.
- (7) Il contributo dell'efficienza energetica alla moderazione della domanda è una delle cinque dimensioni, strettamente interconnesse e che si rafforzano reciprocamente, della strategia dell'Unione dell'energia adottata il 25 febbraio 2015 per fornire ai consumatori europei un approvvigionamento sicuro, sostenibile, competitivo e a prezzi accessibili. La strategia dell'Unione dell'energia sottolinea che, quantunque tutti i settori economici debbano adottare misure per rendere più efficiente il loro consumo di energia, in termini di efficienza energetica il potenziale del settore trasporti è enorme.
- (8) Le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, inclusi autocarri, autobus e pullman rappresentano circa il 6% del totale delle emissioni nell'Unione e circa il 25% del totale delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto stradale. In assenza di ulteriori provvedimenti, la quota di emissioni prodotte dai veicoli pesanti è destinata ad aumentare di circa il 9% tra il 2010 e il 2030. Attualmente, la normativa dell'Unione non prevede obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.
- (9) Al fine di sfruttare appieno il potenziale di efficienza energetica e garantire che il settore dei trasporti su strada nel suo insieme contribuisca alla riduzione delle

²² Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (GU L del, pag. ...).

emissioni di gas a effetto serra, è opportuno integrare le norme già esistenti in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi definendo livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi. Tali norme costituiranno un forte incentivo all'innovazione per tecnologie efficienti nel consumo di carburante, contribuendo a rafforzare la posizione tecnologica di punta dei costruttori e dei fornitori dell'Unione.

- (10) Tenendo conto del fatto che i cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e della necessità di garantire il buon funzionamento del mercato unico, sia per i servizi di trasporto su strada sia per i veicoli pesanti, è opportuno fissare norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti a livello unionale. Tali norme dovrebbero essere concepite in modo da non pregiudicare la legislazione sulla concorrenza.
- (11) Nel definire i livelli di riduzione che il parco veicoli pesanti dell'Unione dovrà ottenere, occorre considerarne l'efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi [Condivisione degli sforzi (UE) .../2018] entro il 2030, nonché i costi e i risparmi che ne derivano per la società, i costruttori, gli operatori del settore e i consumatori, oltre che i loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione e sull'innovazione e i benefici complementari generati, in termini di minor inquinamento atmosferico e maggior sicurezza degli approvvigionamenti energetici.
- (12) Con l'attuazione del regolamento (CE) n. 595/2009²³ è stata introdotta anche una nuova procedura per determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti. Il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione²⁴ prevede un metodo basato sullo strumento VECTO che consente di simulare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti completi. Il metodo consente di tenere conto della eterogeneità che caratterizza il settore dei veicoli pesanti e dell'elevato livello di personalizzazione dei singoli veicoli. In una prima fase, a partire dal 1° gennaio 2019, vengono determinate le emissioni di CO₂ di quattro gruppi di veicoli pesanti che rappresentano tra il 65% e il 70% circa di tutte le emissioni di CO₂ prodotte dal parco veicoli pesanti dell'Unione.
- (13) Per tenere conto delle innovazioni e dell'applicazione delle nuove tecnologie che incrementano il risparmio di carburante dei veicoli pesanti, lo strumento di simulazione VECTO e il regolamento (UE) 2017/2400 saranno costantemente e tempestivamente aggiornati.
- (14) I dati sulle emissioni di CO₂ determinati ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400 sono monitorati a norma del regolamento (UE) .../2018 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵. I dati dovrebbero fungere da base per determinare sia gli obiettivi di

²³ Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE,

²⁴ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2001 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1).

²⁵ Regolamento (UE) .../2018 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi (GU L del, pag.).

riduzione che i quattro gruppi di veicoli pesanti più inquinanti dell'Unione devono raggiungere, sia le emissioni specifiche medie del costruttore in un determinato anno civile.

- (15) Occorre stabilire un obiettivo di riduzione per il 2025 corrispondente a una riduzione relativa basata sulle emissioni medie di CO₂ del 2019 dei veicoli pesanti succitati, in modo da rispecchiare il diffondersi di tecnologie economicamente efficaci ormai disponibili per i veicoli convenzionali. Si dovrebbe stabilire un obiettivo ambizioso per il 2030 mentre l'obiettivo finale dovrebbe essere determinato sulla base di un riesame svolto nel 2022, in quanto vi è ancora incertezza circa l'uso di tecnologie più avanzate non ancora disponibili.
- (16) Per i veicoli pesanti, il gas naturale liquefatto (GNL) è un combustibile alternativo al gasolio. La diffusione, già oggi e in futuro, di tecnologie più innovative basate sul GNL contribuirà al raggiungimento degli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ nel breve e medio termine, poiché il loro uso comporta una riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto ai veicoli diesel. Il potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli alimentati a GNL è già pienamente rispecchiato nello strumento VECTO. Inoltre, le attuali tecnologie GNL garantiscono un basso livello di emissioni atmosferiche inquinanti, quali NO_x e particolato. È già operativa un'infrastruttura minima di rifornimento sufficiente che va man mano ampliandosi nell'ambito di politiche nazionali di sostegno alle infrastrutture per i combustibili alternativi.
- (17) Ai fini del calcolo delle emissioni di riferimento 2019, come base per stabilire gli obiettivi di riduzione per il 2025 e il 2030, occorre prendere in considerazione il potenziale di riduzione del parco veicoli pesanti nello stesso periodo. È pertanto opportuno escludere dal calcolo i veicoli professionali, ad esempio quelli per la raccolta dei rifiuti urbani o per lavori edili. Si tratta di veicoli a chilometraggio relativamente basso e, visti i tipi di percorsi effettuati, le misure tecniche per ridurre le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante non sembrano essere efficaci sotto il profilo dei costi come lo sono invece per i veicoli pesanti utilizzati per la consegna di merci.
- (18) Gli obblighi di riduzione delle emissioni dovrebbero essere espressi in grammi di CO₂ per tonnellata-chilometro, in modo da riflettere l'utilità dei veicoli pesanti.
- (19) Deve essere garantita un'equa ripartizione, tra i costruttori, degli obblighi di riduzione generali tenendo conto della diversità dei veicoli pesanti in termini di progettazione oltre che del tipo di percorsi effettuati, del chilometraggio annuale, del carico utile e della configurazione del rimorchio. È pertanto necessario distinguere i veicoli pesanti in base a sottogruppi diversi e distinti che ne riflettano il modello di consumo tipico e le caratteristiche tecniche specifiche. Fissando obiettivi annuali specifici del costruttore, corrispondenti alla media ponderata degli obiettivi definiti per ciascun sottogruppo, ai costruttori viene effettivamente consentito di bilanciare un'eventuale prestazione insufficiente dei veicoli di alcuni sottogruppi con una prestazione superiore agli obiettivi di altri sottogruppi, tenendo conto delle emissioni medie di CO₂ nel ciclo di vita dei veicoli nei diversi sottogruppi.
- (20) La conformità del costruttore ai propri obiettivi specifici annuali dovrebbe essere valutata sulla base delle sue emissioni medie di CO₂. Quando si determinano le emissioni specifiche medie si dovrebbe tener conto anche delle specificità riflesse negli obiettivi dei diversi sottogruppi di veicoli. Di conseguenza, le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore dovrebbero basarsi sulle emissioni medie determinate per ciascun sottogruppo e su una ponderazione calcolata sulle rispettive

ipotesi di chilometraggio medio annuale e carico utile medio, in modo da riflettere le emissioni di CO₂ totali nel ciclo di vita. A causa del limitato potenziale di riduzione, i veicoli professionali non dovrebbero essere presi in considerazione per il calcolo delle emissioni specifiche medie.

- (21) Contrariamente alle autovetture e ai furgoni, i veicoli pesanti a basse o zero emissioni non sono ancora disponibili sul mercato, fatta eccezione per gli autobus. Un apposito meccanismo di incentivazione, costituito da supercrediti, dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità a emissioni zero. Si otterranno in tal modo incentivi per lo sviluppo e la diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli pesanti a basse o zero emissioni ad integrazione degli strumenti sul lato della domanda, come la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ (direttiva Veicoli puliti).
- (22) Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore, tutti i veicoli pesanti a basse o zero emissioni dovrebbero pertanto essere conteggiati più volte. Il livello degli incentivi dovrebbe variare in base alle effettive emissioni di CO₂ del veicolo. Al fine di evitare un indebolimento degli obiettivi ambientali, i risparmi così realizzati dovrebbero essere soggetti a un limite massimo.
- (23) I veicoli pesanti a basse emissioni dovrebbero essere incentivati solo se le loro emissioni di CO₂ sono inferiori alla metà circa delle emissioni dell'intero parco veicoli dell'Unione nel 2025. Si tratta di un approccio coerente con quello adottato per i veicoli leggeri e in grado di incentivare l'innovazione in questo settore.
- (24) Nel definire il meccanismo di incentivazione per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, dovrebbero essere inclusi anche i piccoli autocarri, gli autobus e pullman che non sono soggetti agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ ai sensi del presente regolamento. Si tratta di veicoli che offrono vantaggi significativi in quanto contribuiscono a risolvere i problemi di inquinamento atmosferico nelle città. Tuttavia, va osservato che gli autobus a emissioni zero sono già disponibili sul mercato e ricevono incentivi da misure sul versante della domanda, come gli appalti pubblici. Pertanto, al fine di garantire che gli incentivi siano distribuiti in modo equilibrato tra i diversi tipi di veicoli, anche i risparmi derivanti dai piccoli autocarri, autobus e pullman a emissioni zero dovrebbero essere soggetti ad un limite massimo.
- (25) Al fine di promuovere un'attuazione degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ che sia efficace sotto il profilo dei costi, e tenendo conto delle variazioni nella composizione del parco veicoli e nelle emissioni nel corso degli anni, i costruttori dovrebbero anche avere la possibilità di controbilanciare una prestazione superiore al loro obiettivo per le emissioni specifiche in un determinato anno con una prestazione insufficiente in un altro anno.
- (26) Allo scopo di incentivare riduzioni rapide, il costruttore le cui emissioni specifiche medie si collocano al di sotto della traiettoria di riduzione definita dalle emissioni di riferimento per il 2019 e dall'obiettivo per il 2025 dovrebbe essere in grado di accumulare i crediti di emissioni e utilizzarli ai fini della conformità all'obiettivo nel 2025. Similmente, il costruttore le cui emissioni specifiche medie si collocano al di sotto della traiettoria di riduzione degli obiettivi tra il 2025 e il 2030 dovrebbe

²⁶ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, come modifica dalla direttiva .../.../UE [COM(2017) 653 final] (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

essere in grado di accumulare dei crediti di emissioni e utilizzarli ai fini della conformità all'obiettivo nel periodo dal 2025 al 2029.

- (27) In caso di non conformità con l'obiettivo per le emissioni specifiche in uno qualsiasi degli anni dal 2025 al 2029, il costruttore dovrebbe altresì avere la possibilità di accumulare un numero limitato di debiti di emissioni. Tuttavia, entro il 2029 i costruttori dovrebbero liberarsi di ogni debito di emissioni residuo.
- (28) I crediti e i debiti di emissioni dovrebbero essere presi in considerazione solo al fine di determinare la conformità del costruttore al suo obiettivo per le emissioni specifiche e non intesi come attività trasferibili o soggette a misure fiscali.
- (29) La Commissione dovrebbe imporre al costruttore cui competano emissioni in eccesso una sanzione finanziaria sotto forma di indennità per queste emissioni eccedentarie, tenendo conto dei crediti e debiti di emissioni. Per costituire un incentivo tale da indurre i costruttori a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli pesanti, l'indennità dovrebbe eccedere la media dei costi marginali delle tecnologie necessarie al conseguimento degli obiettivi. Le indennità dovrebbero essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione. Il metodo per riscuotere le indennità dovrebbe essere determinato mediante un atto di esecuzione, tenendo conto del metodo adottato ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009.
- (30) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo. Gli obblighi imposti ai costruttori in merito alla fornitura di dati accurati ai sensi del regolamento (UE).../2018 [Monitoraggio e comunicazione - veicoli pesanti], insieme alle sanzioni amministrative che possono essere irrogate in caso di non conformità, contribuiscono a garantire la solidità dei dati usati ai fini della conformità agli obiettivi a norma del presente regolamento.
- (31) Per ottenere le riduzioni a norma del presente regolamento è essenziale che le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in uso siano conformi ai valori determinati a norma del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione. Nel calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore, la Commissione dovrebbe quindi poter tener conto di eventuali casi di non conformità sistematica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in uso.
- (32) Per essere in grado di adottare le misure necessarie, la Commissione dovrebbe avere facoltà di elaborare e attuare una procedura di verifica della conformità in servizio in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti immessi sul mercato. A tal fine è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 595/2009.
- (33) L'efficacia degli obiettivi di cui al presente regolamento nel ridurre le emissioni di CO₂ è intensamente dipendente dalla rappresentatività del metodo utilizzato per determinare le emissioni. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)²⁷ riguardo i veicoli leggeri, anche nel caso dei veicoli pesanti è opportuno mettere in atto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/2400. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, e, se necessario, elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati richiesti per eseguire le valutazioni.

²⁷ Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016, "Colmare il divario tra le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

- (34) Nel 2022 la Commissione dovrebbe valutare l'efficacia delle norme sulle emissioni di CO₂ di cui al presente regolamento, in particolare il livello delle riduzioni da conseguire entro il 2030, le modalità a disposizione per conseguire l'obiettivo e addirittura sorpassarlo, nonché la definizione di obiettivi in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ per altri tipi di veicoli pesanti, come i piccoli autocarri, gli autobus, pullman e rimorchi. La valutazione dovrebbe prendere in considerazione, esclusivamente ai fini del presente regolamento, anche i veicoli pesanti e le combinazioni di veicoli con pesi e dimensioni fuori norma applicabili al trasporto nazionale, ad esempio i concetti modulari.
- (35) Al fine di garantire che le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli pesanti rimangano rappresentative e aggiornate, occorre che il presente regolamento rispecchi le modifiche del regolamento (CE) n. 595/2009 e della relativa legislazione di attuazione che incidono su tali valori. A tal fine, la Commissione dovrebbe avere il potere di stabilire un metodo da utilizzare per definire un modello di veicolo pesante rappresentativo di ciascun sottogruppo di veicoli, sulla base del quale valutare le modifiche delle emissioni specifiche di CO₂.
- (36) Le competenze di esecuzione relative all'articolo 8, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 3, e all'articolo 12, paragrafo 2, dovrebbero essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸.
- (37) Al fine di integrare o modificare alcuni elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'adeguamento delle emissioni di CO₂ di riferimento a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, e per modificare gli allegati I e II per quanto riguarda alcuni parametri tecnici tra cui la ponderazione dei profili di utilizzo, i carichi utili e i chilometraggi annuali, nonché i fattori di adeguamento del carico utile. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano effettuate nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²⁹. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (38) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, segnatamente la definizione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque a motivo della sua portata e dei suoi effetti essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare provvedimenti 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,

²⁸ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

²⁹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Oggetto e finalità

Al fine di contribuire a raggiungere l'obiettivo dell'Unione di ridurre entro il 2030 le sue emissioni di gas serra del 30% rispetto ai livelli del 2005 nei settori contemplati dall'articolo 2 del regolamento (UE) 2018/... [regolamento sulla condivisione degli sforzi], e di raggiungere gli obiettivi dell'accordo di Parigi e garantire il corretto funzionamento del mercato interno, il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi, in virtù dei quali le emissioni specifiche di CO₂ del parco dei veicoli pesanti nuovi dell'Unione saranno ridotte rispetto ai valori delle emissioni di CO₂ di riferimento, come segue:

- (a) dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029: del 15%;
- (b) dal 1° gennaio 2030 in poi: di almeno il 30%, fatto salvo il riesame svolto ai sensi dell'articolo 13.

Le emissioni di CO₂ di riferimento si basano sui dati di monitoraggio del 2019 comunicati ai sensi del regolamento (UE) .../2018 [Monitoraggio e comunicazione - veicoli pesanti], esclusi i veicoli professionali, e devono essere calcolate conformemente al punto 3 dell'allegato I.

Articolo 2
Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli nuovi delle categorie N2 e N3 che rispondono alle caratteristiche indicate di seguito:
 - a) autocarri rigidi con una configurazione degli assi 4x2 e una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 16 tonnellate;
 - b) autocarri rigidi con una configurazione degli assi 6x2;
 - c) trattori stradali con una configurazione degli assi 4x2 e una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 16 tonnellate;
 - d) trattori stradali con una configurazione degli assi 6x2.

Ai fini dell'articolo 5 e del punto 2.3 dell'allegato I, il regolamento si applica inoltre ai veicoli delle categorie M2 e M3 e ai veicoli della categoria N che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 510/2011 e non soddisfano le caratteristiche di cui alle lettere da a) a d).

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

Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione se avvenute meno di tre mesi prima di quella nell'Unione.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «emissioni di CO₂ di riferimento», la media, determinata conformemente al punto 3 dell'allegato I, delle emissioni specifiche nel 2019 di tutti i veicoli pesanti nuovi in ciascun sottogruppo di veicoli, escludendo i veicoli professionali;
- b) «emissioni specifiche», le emissioni di CO₂ di un singolo veicolo pesante determinate conformemente al punto 2.1 dell'allegato I;
- c) «emissioni specifiche medie», la media, determinata conformemente al punto 2.7 dell'allegato I, delle emissioni specifiche dei veicoli pesanti nuovi del costruttore in un dato anno civile;
- d) «obiettivo per le emissioni specifiche», l'obiettivo di un singolo costruttore, espresso in g/tkm e stabilito ogni anno per l'anno civile precedente conformemente al punto 4 dell'allegato I;
- e) «autocarro rigido» un autocarro non progettato né costruito per trainare un semirimorchio;
- f) «trattore stradale», un trattore progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trainare semirimorchi;
- g) «sottogruppo di veicoli», un raggruppamento di veicoli quali definiti al punto 1 dell'allegato I, caratterizzati da un insieme di criteri tecnici comuni e specifici, rilevanti per determinare le loro emissioni di CO₂ e il consumo di carburante;
- h) «veicolo professionale», un veicolo non destinato alla consegna di merci e per il quale sono state determinate le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante, in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione, solo per profili di utilizzo diversi da quelli definiti al punto 2.1 dell'allegato I del presente regolamento;
- i) «costruttore», la persona o l'ente responsabile per la presentazione dei dati sui veicoli pesanti nuovi ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (UE) No.../2018 o, nel caso di veicoli pesanti a emissioni zero, la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE globale dei veicoli o dell'omologazione individuale a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché responsabile della conformità della produzione;
- j) «veicolo pesante a emissioni zero», un veicolo pesante privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni, determinate a norma del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione, siano inferiori a un 1 g CO₂/kWh, oppure le cui emissioni, determinate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, siano inferiori a un 1 g CO₂/km;
- k) «veicolo pesante a basse emissioni», un veicolo pesante, che non rientra nella categoria a emissioni zero, le cui emissioni specifiche di CO₂, stabilite a norma del punto 2.1 dell'allegato I, siano inferiori a 350 g di CO₂/km;
- l) «profilo di utilizzo», la combinazione di un ciclo di velocità da raggiungere, un valore di carico utile, una configurazione per carrozzeria o rimorchio e, se applicabili, altri parametri, tale da riflettere l'uso specifico di un veicolo e sulla base

della quale vengono determinati i valori ufficiali in materia di consumo di carburante e di emissioni di CO₂ di un veicolo pesante;

- m) «ciclo di velocità da raggiungere», la descrizione della velocità del veicolo che il conducente intende raggiungere o alla quale deve limitarsi a causa delle condizioni del traffico, in funzione della distanza percorsa in un viaggio;
- n) «carico utile», il peso delle merci o delle persone trasportate da un veicolo, in diverse condizioni.

Articolo 4

Emissioni specifiche medie del costruttore

A partire dal 2020 e ogni anno civile successivo, per ciascun costruttore la Commissione determina, mediante atti di esecuzione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, emissioni specifiche medie di CO₂ in g/tkm per l'anno civile precedente, tenendo conto di quanto segue:

- a) i dati comunicati a norma del regolamento (UE) .../2018 [Monitoraggio e comunicazione - veicoli pesanti] per i veicoli pesanti nuovi del costruttore immatricolati nell'anno di riferimento, esclusi i veicoli professionali;
- b) il fattore per basse o zero emissioni, determinato conformemente all'articolo 5.

Le emissioni specifiche medie sono calcolate conformemente al punto 2.7 dell'allegato I.

Articolo 5

Veicoli pesanti a basse o zero emissioni

1. A partire dal 2020 e per ogni anno civile successivo, per ciascun costruttore la Commissione determina, mediante atti di esecuzione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, il fattore per basse o zero emissioni di cui all'articolo 4, lettera b), per l'anno civile precedente.

Il fattore per basse o zero emissioni tiene conto del numero e delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti a basse o zero emissioni del parco auto del costruttore per un anno civile, includendo i veicoli a zero emissioni delle categorie di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, nonché i veicoli professionali a basse o zero emissioni.

Il fattore "basse o zero emissioni" è calcolato conformemente al punto 2.3 dell'allegato I.

2. Ai fini del paragrafo 1, i veicoli pesanti a basse o zero emissioni sono conteggiati come segue:
 - (a) un veicolo pesante a emissioni zero è conteggiato come 2 veicoli;
 - (b) un veicolo pesante a basse emissioni è conteggiato come fino a 2 veicoli, secondo una funzione delle sue emissioni specifiche di CO₂ e del livello soglia di emissioni pari a 350 g CO₂/km.
3. Il fattore per basse o zero emissioni riduce al massimo del 3% le emissioni specifiche medie del costruttore. I veicoli pesanti a emissioni zero delle categorie di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, contribuiscono a tale fattore riducendo al massimo del 1,5% le emissioni specifiche medie del costruttore.

Articolo 6
Obiettivi per le emissioni specifiche del costruttore

A partire dal 2026 e per ogni anno civile successivo, per ciascun costruttore la Commissione determina, mediante atti di esecuzione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente. L'obiettivo per le emissioni specifiche è pari alla somma, sull'insieme dei sottogruppi di veicoli, dei prodotti dei seguenti valori:

- a) l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui all'articolo 1, lettera a) o b), a seconda dei casi;
- b) le emissioni di CO₂ di riferimento;
- c) la quota di veicoli del costruttore in ciascun sottogruppo di veicoli;
- d) i fattori di ponderazione inerenti al chilometraggio annuale e al carico utile, applicati a ciascun sottogruppo.

L'obiettivo per le emissioni specifiche è calcolato conformemente al punto 4 dell'allegato I.

Articolo 7
Crediti e debiti di emissioni

1. Al fine di determinare la conformità del costruttore agli obiettivi per le emissioni specifiche nel periodo dal 2025 al 2029 sono presi in considerazione i suoi debiti o crediti di emissioni, che corrispondono al numero dei veicoli pesanti nuovi del costruttore in un anno civile, esclusi i veicoli professionali, moltiplicato per la differenza tra:

- (a) la traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui al paragrafo 2 e le emissioni specifiche medie del costruttore, se la differenza è un valore positivo ("crediti di emissioni");
- (b) le emissioni specifiche medie e l'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore, se la differenza è un valore positivo ("debiti di emissioni").

I crediti di emissioni sono acquisiti nel periodo 2019-2029. Tuttavia, i crediti acquisiti nel periodo 2019-2024 sono presi in considerazione al fine di determinare la conformità del costruttore unicamente all'obiettivo per le emissioni specifiche del 2025.

I debiti di emissioni vengono acquisiti nel periodo 2025-2029, ma il debito totale non può superare il 5% dell'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore nel 2025, moltiplicato per il numero dei suoi veicoli pesanti nell'anno in questione («limite dei debiti di emissioni»).

I crediti e debiti di emissioni acquisiti nel 2025 e negli anni civili successivi fino al 2028 sono riportati, se presenti, da un anno civile all'altro fino al 2029, anno in cui eventuali debiti di emissioni residui vengono liquidati.

2. La traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui al paragrafo 1, lettera a), è fissata per ciascun costruttore ai sensi del punto 5.1 dell'allegato I, sulla base di una traiettoria lineare tra le emissioni di CO₂ di riferimento di cui all'articolo 1, secondo comma, e l'obiettivo per il 2025 di cui al medesimo articolo, primo comma, lettera a); nonché tra l'obiettivo per il 2025 e l'obiettivo per il 2030 di cui al medesimo articolo, primo comma, lettera b).

Articolo 8
Conformità con gli obiettivi per le emissioni specifiche

1. Se si constata che in un dato anno civile a partire dal 2025 al costruttore competono emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 2, la Commissione impone un'indennità per le emissioni in eccesso calcolata ricorrendo alla seguente formula:
(Indennità per le emissioni in eccesso) = (emissioni in eccesso x 6 800 €/gCO₂/tkm)
2. Si ritiene che al costruttore competano emissioni in eccesso in uno qualsiasi dei seguenti casi:
 - (a) se, in ogni anno civile dal 2025 al 2028, sottraendo dalla somma dei debiti di emissioni la somma dei crediti di emissioni viene superato il limite dei debiti di emissioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1;
 - (b) se, nell'anno civile 2029, sottraendo alla somma dei debiti di emissioni la somma dei crediti di emissioni il risultato è superiore a zero;
 - (c) se, per gli anni civili dal 2030 in poi, le emissioni specifiche medie del costruttore superano il suo obiettivo per le emissioni specifiche.

Le emissioni in eccesso di un determinato anno civile sono calcolate conformemente al punto 6 dell'allegato I.
3. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1. Gli atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.
4. Gli importi delle indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

Articolo 9
Verifica dei dati di monitoraggio

1. Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in servizio rispetto ai valori indicati nei certificati di conformità o nel file di informazione per il cliente, a seguito di verifiche effettuate in conformità della procedura di cui [all'articolo 5, paragrafo 4, lettera (l)] del regolamento (CE) n. 595/2009.
2. La Commissione tiene conto degli scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore.
3. La Commissione adotta norme dettagliate sulle procedure per segnalare gli scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Le procedure sono adottate mediante atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Articolo 10
Pubblicazione dei dati e prestazioni del costruttore

1. La Commissione pubblica, mediante atti di esecuzione che devono essere adottati entro il 31 ottobre di ogni anno, un elenco indicante:
 - a) a partire dal 2020, per ciascun costruttore, le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile, di cui all'articolo 4;

- b) a partire dal 2020, il fattore per basse o zero emissioni, di cui all'articolo 5;
- c) a partire dal 2026, per ciascun costruttore, l'obiettivo per le emissioni specifiche nel precedente anno civile, di cui all'articolo 6;
- d) dal 2020 al 2030, per ciascun costruttore, la traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂, i crediti di emissioni e, a partire dal 2026, i debiti di emissione nell'anno precedente, di cui all'articolo 7;
- e) a partire dal 2026, per ciascun costruttore, le emissioni in eccesso nel precedente anno civile, di cui all'articolo 8;
- f) a partire dal 2020, le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.

L'elenco comprende, per la versione pubblicata entro il 31 ottobre 2020, le emissioni di CO₂ di riferimento di cui all'articolo 1.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 15 al fine di adeguare le emissioni di CO₂ di riferimento di cui al paragrafo 1 del presente articolo secondo le seguenti modalità:
 - a) se i valori del carico utile sono stati adeguati ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, lettera c), secondo la procedura di cui al punto 1 dell'allegato II;
 - b) nei casi in cui sia stato stabilito un fattore di adeguamento ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, applicandolo alle emissioni di CO₂ di riferimento.

Dopo averli adeguati, la Commissione pubblica i valori delle emissioni di CO₂ di riferimento e li utilizza al fine del calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche del costruttore applicabili negli anni civili successivi all'entrata in vigore degli atti delegati concernenti l'adeguamento dei valori.

Articolo 11

Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/2400. Essa provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione della rappresentatività nel tempo.
2. A tal fine, la Commissione assicura la messa a disposizione, da parte dei costruttori o delle autorità nazionali, secondo i casi, di solidi dati non personali sul consumo energetico e le emissioni di CO₂ reali dei veicoli pesanti.
3. La Commissione può adottare, mediante atti di esecuzione, le misure di cui ai paragrafi 1 e 2. Gli atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Articolo 12

Modifica degli allegati I e II

1. Onde garantire che si tenga conto del progresso tecnico e dell'evoluzione della logistica del trasporto merci, sia al momento di stabilire i parametri tecnici utilizzati ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore ai sensi dell'articolo 4 sia per il calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche a norma dell'articolo 6, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati

conformemente all'articolo 15 al fine di modificare le seguenti disposizioni di cui agli allegati I e II:

- (a) le voci relative al tipo di cabina e alla potenza del motore di cui all'allegato I, tabella 1, e le definizioni di «cabina con cuccetta» e «cabina corta» di cui alla tabella citata;
 - (b) le ponderazioni per profilo di utilizzo di cui all'allegato I, tabella 2;
 - (c) i valori per carico utile di cui all'allegato I, tabella 3, i fattori di adeguamento del carico utile di cui all'allegato II, tabella 1;
 - (d) i valori per il chilometraggio annuale di cui all'allegato I, tabella 4;
2. Se le procedure di omologazione stabilite nel regolamento (CE) n. 595/2009 e nelle relative misure di attuazione sono modificate affinché il livello delle emissioni di CO₂ dei veicoli rappresentativi definiti ai sensi del presente paragrafo aumenti o diminuisca di oltre 5 g CO₂/km, la Commissione, conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), applica un adeguamento alle emissioni di CO₂ di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 1, calcolandolo in base alla formula di cui al punto 2 dell'allegato II.

Mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, la Commissione stabilisce un metodo per definire uno o più veicoli rappresentativi di un sottogruppo - coefficienti di ponderazione statistica compresi - sulla base dei quali è calcolato l'adeguamento, tenendo conto dei dati di monitoraggio comunicati a norma del regolamento (UE) .../2018 e delle caratteristiche tecniche dei veicoli di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/2400.

Articolo 13 *Riesame e relazione*

Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito: all'efficacia del presente regolamento; all'obiettivo di riduzione entro il 2030 delle emissioni di CO₂ da stabilire a norma dell'articolo 1; e alla determinazioni degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per altri tipi di veicoli pesanti compresi i rimorchi. La relazione contiene anche una valutazione circa l'efficacia delle modalità concernenti soprattutto i veicoli a basse o zero emissioni, segnatamente gli autobus, tenendo conto degli obiettivi stabiliti nella direttiva 2009/33/CE³⁰, del sistema di crediti di CO₂ e dell'opportunità di prorogare l'applicazione di tali modalità al 2030 e oltre; se opportuno, la relazione è accompagnata da una proposta di modifica del presente regolamento.

Articolo 14 *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato xxx istituito dal regolamento (UE) .../2018 [Governance]. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

³⁰ Direttiva 2009/33/CE sui veicoli puliti, modificata dalla direttiva.../.../UE della Commissione

3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 15
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, e all'articolo 12, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [*the date of entry into force of this Regulation*].
3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafo 2, e all'articolo 12, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, e dell'articolo 12, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 16
Modifica del regolamento (CE) n. 595/2009

All'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 595/2009 è aggiunta la seguente lettera l):

- "l) una procedura atta a verificare, sulla base di campioni idonei e rappresentativi, che i veicoli immatricolati e messi in circolazione siano conformi ai valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante determinati conformemente al presente regolamento e alle relative misure di attuazione;"

Articolo 17
Entrata in vigore

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
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
 - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB³¹

34: Azione per il clima

1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**³²
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

La proposta rappresenta una misura legislativa fondamentale del pacchetto "L'Europa in movimento". Essa contribuisce all'attuazione della strategia europea per una mobilità a basse emissioni della Commissione adottata nel 2016 e del suo piano di azione che persegue il miglioramento dell'efficienza dei carburanti e la riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman).

La proposta contribuisce a realizzare l'impegno dell'UE di ridurre, entro il 2030, di almeno il 40% rispetto al 1990 il livello delle emissioni interne.

1.4.2. Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate

Obiettivo specifico 3

L'ulteriore decarbonizzazione del settore dei trasporti dell'UE grazie allo sviluppo e all'attuazione di politiche armonizzate (in cooperazione con altre DG, ad esempio DG MOVE e DG GROW).

Attività ABM/ABB interessate

Attività ABB 34 02 - Azione per il clima a livello dell'Unione e internazionale

Attività ABB 07 02 - Politica ambientale a livello dell'Unione e internazionale

³¹ ABM: activity-based management (gestione per attività) ABB: activity-based budgeting (bilancio per attività).

³² A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

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

La proposta stabilirà norme sulle emissioni di CO₂ per i nuovi veicoli pesanti immessi sul mercato dell'Unione.

La proposta:

- contribuirà a ridurre le emissioni di CO₂ del settore dei veicoli pesanti;
- ridurrà i costi operativi per gli operatori del settore e/o i costi di trasporto per i consumatori;
- aiuterà l'industria europea dei veicoli pesanti a mantenere la leadership tecnologica e innovativa.

1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.

Indicatore 1: media annua delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante - per classe di veicolo, per costruttore e per Stato membro - dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE nell'ambito di applicazione della normativa sulla certificazione.

Indicatore 2: aumento del grado di innovazione, misurato in termini di nuovi brevetti di costruttori europei di veicoli pesanti connessi a tecnologie efficienti nel consumo di carburante e a veicoli a zero/basse emissioni.

Indicatore 3: monitoraggio del livello dell'occupazione sulla base delle statistiche Eurostat pubblicamente disponibili relative all'occupazione settoriale per l'Unione.

Indicatore 4: monitoraggio della qualità dell'aria sulla base dei dati relativi agli inquinanti atmosferici trasmessi dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) nel quadro di AirBase³³.

Indicatore 5: monitoraggio del miglioramento della sicurezza energetica sulla base delle statistiche Eurostat relative alle importazioni di combustibili, compresi i combustibili per i trasporti.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine

I costruttori di veicoli pesanti di nuova immatricolazione nell'Unione dovrebbero:

- rispettare gli obiettivi definiti per le emissioni specifiche di CO₂;
- 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.

³³

AirBase è la banca dati europea sulla qualità dell'aria gestita dall'AEA attraverso il centro tematico europeo sull'inquinamento atmosferico e la mitigazione del cambiamento climatico. Essa conserva i dati di monitoraggio e le informazioni sulla qualità dell'aria presentati dai paesi partecipanti di tutta l'Unione e consiste in serie temporali pluriennali di dati di misurazione della qualità dell'aria e statistiche relative a vari inquinanti atmosferici.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

I mercati dei veicoli pesanti nuovi e dei servizi di trasporto operano entrambi su scala dell'UE e fanno parte del mercato unico. Le norme in materia di emissioni stabilite a livello di Unione eviteranno la frammentazione del mercato, la distorsione della concorrenza e saranno più efficienti in termini di costi rispetto a qualsiasi azione intrapresa a livello dei singoli Stati membri.

L'industria automobilistica richiede tutta la certezza normativa possibile per poter procedere ai vasti investimenti di capitale necessari per sfruttare al massimo le economie di carburante dei veicoli nuovi, e a maggior ragione per passare a nuove fonti di energia primaria. Le norme offrono tale certezza su un orizzonte di programmazioni a lungo termine che non potrebbero essere realizzate con la stessa efficacia e certezza a livello di Stato membro.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Per i veicoli leggeri, come autovetture e veicoli commerciali leggeri, le norme obbligatorie in materia di emissioni di CO₂ a livello di UE hanno comportato un miglioramento dell'efficienza energetica e una riduzione delle emissioni di CO₂.

La valutazione dei regolamenti vigenti ha concluso che la normativa è ancora pertinente, in larga misura coerente, ha consentito una riduzione considerevole delle emissioni e, da un punto di vista economico, si è dimostrata più efficace di quanto inizialmente previsto nel conseguimento degli obiettivi fissati.

Le norme sulle emissioni di CO₂ proposte per i nuovi veicoli pesanti si fondano sugli insegnamenti tratti dalle norme sulle emissioni per i veicoli leggeri: analogamente a quanto accaduto con le autovetture e i veicoli commerciali leggeri è prevista una certa flessibilità per assicurarne l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi. Tuttavia, le peculiarità del settore hanno richiesto alcune novità nell'elaborazione delle norme in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.

1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

La proposta è coerente con le altre politiche dell'UE vigenti in materia di mobilità, incluse tra l'altro misure quali il sistema UE di omologazione, il regolamento sulla certificazione³⁴, il regolamento sulla comunicazione e il monitoraggio³⁵, la direttiva "eurobollo"³⁶, la direttiva sui pesi e le dimensioni massimi autorizzati³⁷, la direttiva sui veicoli puliti³⁸ e la direttiva sulla qualità dei carburanti.

³⁴ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Direttiva 2011/76/UE.

³⁷ Direttiva 2015/719/UE.

³⁸ Direttiva 2009/33/CE.

1.6. Durata e incidenza finanziaria

- Proposta/iniziativa di **durata limitata**
 - Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
 - Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA
- Proposta/iniziativa di **durata illimitata**
 - Attuazione con un periodo di avviamento dal 2019 per una durata illimitata
 - e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione previste³⁹

- Gestione diretta** a opera della Commissione
 - a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;
 - a opera delle agenzie esecutive
- Gestione concorrente** con gli Stati membri
- Gestione indiretta** con compiti di esecuzione del bilancio affidati:
 - a paesi terzi od organismi da questi designati;
 - a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);
 - alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
 - agli organismi di cui agli articoli 208 e 209 del regolamento finanziario;
 - a organismi di diritto pubblico;
 - a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;
 - a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;
 - alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.
 - *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

³⁹ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: <https://myintracomm.ec.testa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione

Precisare frequenza e condizioni.

L'effettivo impatto della normativa sarà monitorato e valutato sulla base di una serie di indicatori calibrati sugli obiettivi specifici che la normativa persegue (cfr. punto 1.4.4. di cui sopra per i dettagli sugli indicatori).

Un riesame intermedio della normativa previsto per il 2022 consentirà alla Commissione di valutarne l'efficacia e, nel caso, proporre modifiche.

Nel quadro della proposta di regolamento sul monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, la Commissione raccoglierà i dati relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante emersi dalla procedura di certificazione. Il monitoraggio è pertanto strettamente legato al processo di certificazione e al funzionamento e alla gestione del simulatore VECTO.

La proposta relativa alle norme in materia di emissioni di CO₂ prevede due misure supplementari di monitoraggio volte a integrare il regolamento sul monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti:

1. la raccolta, la pubblicazione e il monitoraggio dei dati sul consumo reale di carburante comunicati dai costruttori e basati sui dispositivi standardizzati obbligatori;
2. l'introduzione di prove di controllo della conformità in servizio con l'obbligo di segnalare gli scostamenti dai valori di omologazione, che potrebbero essere risolti con un meccanismo di correzione.

Queste misure supplementari rafforzeranno il processo di monitoraggio ai fini dell'efficacia della proposta di iniziativa legislativa.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

Un monitoraggio efficace dipende dal buon funzionamento del processo di certificazione e dall'affidabilità dei dati sulle emissioni prodotti dallo strumento VECTO e utilizzati ai fini del regolamento sul monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

Il rischio di errore nei dati sulle emissioni o di ritardo nella comunicazione da parte dei produttori o degli Stati membri nel quadro di detto regolamento potrebbe rendere difficile l'attuazione delle norme sulle emissioni di CO₂.

2.2.2. Informazioni riguardanti il sistema di controllo interno istituito

I metodi di controllo previsti figurano nel regolamento finanziario e nelle modalità di applicazione.

2.2.3. Stima dei costi e dei benefici dei controlli e valutazione del previsto livello di rischio di errore

n.d.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.

Oltre all'applicazione del regolamento finanziario, per prevenire frodi e irregolarità finanziarie la proposta prevede sanzioni pecuniarie in caso di inosservanza degli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂. Inoltre, come spiegato al precedente punto 2.1, la proposta prevede il monitoraggio del consumo reale di carburante e prove di controllo della conformità in servizio nonché un meccanismo di correzione in presenza di uno scostamento considerevole tra i dati reali e i dati di omologazione. Tali misure garantiranno l'efficacia della proposta e ridurranno al minimo il rischio di irregolarità.

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	Natura della spesa	Contributo			
	Numero [2][Rubrica Risorse naturali]	Diss./Non diss. ⁴⁰	di paesi EFTA ⁴¹	dai paesi candidati ⁴²	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
2	34 02 01: Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (mitigazione)	Diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

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

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero [...] [Rubrica]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	[...] [XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

⁴⁰ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁴¹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁴² Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

[Sezione da compilare utilizzando il [foglio elettronico sui dati di bilancio di natura amministrativa](#) (secondo documento allegato alla presente scheda finanziaria), da caricare su CISNET a fini di consultazione interservizi.]

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero 2	Crescita sostenibile: Risorse naturali
---	-------------	--

Commissione europea ⁴³			Anno	Anno	Anno	Anno	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
			2019 ⁴⁴	2020	N+2	N+3				2019-2020
• Stanziamenti operativi										
34.02.01	Impegni	(1)	0,500	0,500						1,000
	Pagamenti	(2)	0,500	0,500						1,000
Numero della linea di bilancio	Impegni	(1 bis)								
	Pagamenti	(2 bis)								
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁴⁵										
Numero della linea di bilancio		(3)								
TOTALE degli stanziamenti per la Commissione europea	Impegni	=1+1 bis +3	0,500	0,500						1,000
	Pagamenti	=2+2 bis +3	0,500	0,500						1,000

⁴³ I servizi interessati sono i seguenti: DG CLIMA, DG GROW, JRC

⁴⁴ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

⁴⁵ 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.

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,500	0,500							1,000
	Pagamenti	(5)	0,500	0,500							1,000
•TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)									
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 2 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	0,500	0,500							1,000
	Pagamenti	=5+ 6	0,500	0,500							1,000

Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche:

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)									
	Pagamenti	(5)									
•TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)									
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6	0,500	0,500							1,000
	Pagamenti	=5+ 6	0,500	0,500							1,000

Gli stanziamenti operativi richiesti a titolo della rubrica 2 saranno stanziati dalla dotazione disponibile per il programma LIFE (a titolo del sottoprogramma Azione per il clima).

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	5	“Spese amministrative”
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2019	Anno 2020	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE 2019-2020
Commissione europea									
• Risorse umane		0,429	0,429						0,858
• Altre spese amministrative		0,015	0,015						0,030
TOTALE Commissione europea	Stanziamenti	0,444	0,444						0,888

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,444	0,444						0,888
--	-------------------------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2019⁴⁶	Anno 2020	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE 2019-2020
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,944	0,944						1,888
	Pagamenti	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

3.2.2. 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:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓	Tipo ⁴⁷	Costo medio	Anno 2019		Anno 2020		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE 2019-2020			
			RISULTATI																N. totale	Costo totale
			z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo		
OBIETTIVO SPECIFICO 3 ⁴⁸ ...																				
- Risultato	Servizio Contratto	0,500	1		1	0,500												1,000		
- Risultato																				
- Risultato																				
Totale parziale dell'obiettivo specifico 1																				
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																				
- Risultato																				
Totale parziale dell'obiettivo specifico 2																				
COSTO TOTALE			1	0,500	1	0,500												1,000		

⁴⁷ I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti ecc.).

⁴⁸ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici...".

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

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

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2022	Anno 2023	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		TOTALE
--	--------------	--------------	--------------	--------------	---	--	--------

RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	0,429	0,429						0,858
Altre spese amministrative	0,015	0,015						0,030
Totale parziale della RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0,444	0,444						0,888

Esclusa la RUBRICA 5⁴⁹ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	0	0						0
Altre spese di natura amministrativa	0	0						0
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0	0						0

TOTALE	0,444	0,444						0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

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.

⁴⁹ 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.

3.2.3.2. 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 2019	Anno 2020	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'inci- denza (cfr. punto 1.6)				
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)									
34 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	3	3							
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)									
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)									
10 01 05 01 (ricerca diretta)									
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁵⁰									
34 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)	0	0							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)									
XX 01 04 aa ⁵¹	- in sede								
	- nelle delegazioni								
XX 01 05 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)									
10 01 05 02 (AC, END e INT - ricerca diretta)	0	0							
Altre linee di bilancio (specificare)									
TOTALE	3	3							

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	<p>A partire dal 2019 saranno necessari altri tre funzionari AD cui sarà affidato il compito di preparare la normativa di attuazione pertinente e di garantire l'attuazione, il monitoraggio e la valutazione efficaci del regolamento e delle opportune questioni connesse in relazione al funzionamento dello strumento VECTO e alla gestione del processo di certificazione. Di seguito è fornita una descrizione dettagliata dei compiti specifici.</p> <p>1. Funzioni connesse all'attuazione del regolamento:</p>
--------------------------------	---

⁵⁰ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JED = giovane esperto in delegazione (jeune expert en délégation).

⁵¹ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

- a. fissazione di obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i singoli costruttori e linee di credito ai fini dell'attività bancaria;
 - b. organizzazione, supervisione e controllo delle procedure di credito e debito;
 - c. organizzazione, supervisione e controllo del meccanismo di incentivazione per veicoli a basse emissioni e a emissioni zero;
 - d. creazione e attuazione del meccanismo di riesame nel 2022 — riesame dei livelli obiettivo, delle linee di credito, dei massimali applicabili, dell'ampliamento dell'ambito di applicazione ecc.;
 - e. vigilanza sul processo di raccolta, pubblicazione e monitoraggio dei dati reali sulle emissioni. Individuazione e controllo di eventuali azioni correttive, se necessario;
 - f. supervisione e analisi dei risultati delle prove di controllo della conformità in servizio. Individuazione e controllo di eventuali meccanismi correttivi, se necessario;
 - g. valutazione annuale e pluriennale della conformità, ivi compresa l'applicazione e riscossione delle sanzioni.
2. Funzioni connesse al monitoraggio e alla valutazione del regolamento.
3. Funzioni connesse allo strumento VECTO:
- a. ulteriore sviluppo dello strumento al fine di includere nuove tecnologie innovative con “procedura accelerata”;
 - b. gestione della “procedura accelerata VECTO” una volta stabilita (analoga alla procedura “innovazioni ecocompatibili” nel settore dei veicoli commerciali leggeri);
 - c. ulteriore estensione di VECTO ad autobus, pullman, piccoli autocarri, rimorchi e forme della carrozzeria degli autocarri esistenti;
 - d. gestione del funzionamento centrale dello strumento VECTO su una piattaforma web per il trattamento delle omologazioni in più fasi (per gli autobus e i pullman e le certificazioni delle effettive forme della carrozzeria), l'informazione dei clienti (simulazione comparativa dei diversi veicoli sulla base di profili di utilizzo personalizzati) e le prove indipendenti (svolgimento di simulazioni di prove di verifica);
 - e. gestione di strumenti ausiliari del simulatore VECTO, ad esempio un processo di convalida di strumenti commerciali di dinamica computazionale dei fluidi (CFD) o lo sviluppo di uno strumento di riferimento per la dinamica computazionale dei fluidi da parte della Commissione;
 - f. acquisizione di conoscenze sufficientemente approfondite e congrua presenza del personale necessario per garantire che:
 - i. la Commissione possa assicurare la gestione quotidiana di VECTO indipendentemente da contraenti esterni;

	<p>ii. gli appalti per lo sviluppo possano essere precisati in modo sufficientemente approfondito e dettagliato (ad esempio con descrizione dei singoli moduli del programma a livello funzionale) da renderli accessibili a un'ampia gamma di partecipanti, compresi quelli che ancora non conoscono lo strumento VECTO.</p> <p>4. Funzioni connesse al processo di certificazione:</p> <p>a. assicurare che sia tempestivamente aggiornato e preveda le caratteristiche necessarie per la corretta attuazione delle norme sulle emissioni di CO₂;</p> <p>b. sostegno alla “procedura accelerata VECTO” per includere nuove tecnologie.</p> <p>Anche se sono connesse all'attuazione del regolamento sul monitoraggio e sulla comunicazione e al regolamento sulla certificazione, le funzioni di cui ai punti 3 e 4 sono diverse e integrano quelle svolte dal personale che attualmente lavora in tali settori.</p> <p>Per l'attuazione delle prime, sono stati richiesti due agenti contrattuali per l'AEA per partecipare all'attuazione del sistema di comunicazione, nonché alla preparazione dei sistemi di garanzia della qualità e di controllo della qualità dei dati.</p> <p>Per l'attuazione delle seconde sono necessarie ulteriori risorse umane che abbiano una conoscenza specifica di VECTO ai fini dell'aggiornamento del regolamento sulla certificazione.</p>
Personale esterno	Nessuno

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

[...]

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale.

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

[...]

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			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
 - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁵²					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

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

Il regolamento è concepito in modo da garantire la piena conformità di tutti i costruttori. Di conseguenza, non si prevedono entrate connesse al pagamento di indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 8. Tuttavia, eventuali entrate generate dall'attuazione delle disposizioni di detto articolo saranno integrate nel bilancio generale dell'UE. La valutazione d'impatto che correde la proposta presenta vari livelli di indennità eventualmente dovute per eccesso di emissioni.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

[...]

⁵²

Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 25% per spese di riscossione.