



---

*Documento di seduta*

---

**A9-0313/2023**

28.10.2023

**\*\*\*I**

## **RELAZIONE**

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatore: Bas Eickhout

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione
- \*\*\* Procedura di approvazione
- \*\*\*I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- \*\*\*II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- \*\*\*III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

### ***Emendamenti a un progetto di atto***

#### **Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne**

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

#### **Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato**

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	60
ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI .....	64
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA ...	65
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO .....	99
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO .....	161
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	163



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0088),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0025/2023),
  - visto il parere motivato inviato dalla Camera dei deputati italiana e dal Senato italiano, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 12 luglio 2023<sup>1</sup>,
  - previa consultazione del Comitato delle regioni,
  - visti gli articoli 59 e 40 del suo regolamento,
  - visti i pareri della commissione per i trasporti e il turismo e della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia,
  - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A9-0313/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. approva la dichiarazione comune del Parlamento europeo e del Consiglio allegata alla presente risoluzione;
  3. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
  4. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

---

<sup>1</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.



## Emendamento 1

### Proposta di regolamento Considerando 1

#### *Testo della Commissione*

(1) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, adottato nel dicembre del 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è al centro della comunicazione sul "Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019<sup>10</sup>. I gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione non hanno fatto che accentuare la necessità e il valore del Green Deal europeo.

---

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

#### *Emendamento*

(1) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, adottato nel dicembre del 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è al centro della comunicazione sul "Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019<sup>10</sup>. I gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione, **come pure l'aggressione russa contro l'Ucraina**, non hanno fatto che accentuare la necessità e il valore del Green Deal europeo.

---

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento Considerando 2

#### *Testo della Commissione*

(2) Il Green Deal europeo combina un'ampia serie di misure e iniziative tra loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere,

#### *Emendamento*

(2) Il Green Deal europeo combina un'ampia serie di misure e iniziative tra loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere,

conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Questa transizione incide tuttavia in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Questa transizione incide tuttavia in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati **e vulnerabili**, come **le famiglie e le persone a basso reddito**, gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

(3) Nell'aggiornamento del contributo determinato a livello nazionale presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

##### *Emendamento*

(3) Nell'aggiornamento del contributo determinato a livello nazionale presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. ***Nelle sue conclusioni del 24 ottobre 2022<sup>1 bis</sup>, il Consiglio ha dichiarato di essere pronto, appena possibile una volta conclusi i negoziati sugli elementi essenziali del pacchetto "Pronti per il 55 %", ad aggiornare, se del caso, il contributo determinato a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri, in linea con il punto 29 del patto di Glasgow per il clima.***

---

<sup>1 bis</sup> ***Conclusioni del Consiglio del 24 ottobre 2022 sulla preparazione della 27<sup>a</sup> conferenza delle parti (COP27) della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).***

## Emendamento 4

### Proposta di regolamento Considerando 4

#### *Testo della Commissione*

(4) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica per l'insieme dell'economia entro il 2050. Il regolamento stabilisce anche l'impegno vincolante per l'Unione di ridurre internamente le emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

#### *Emendamento*

(4) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica per l'insieme dell'economia ***all'interno dell'Unione al più tardi entro il 2050, come pure l'obiettivo di conseguire emissioni negative in seguito.*** Il regolamento stabilisce anche l'impegno vincolante per l'Unione di ridurre internamente le emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. ***Tale regolamento prevede inoltre che la Commissione proponga un traguardo intermedio dell'Unione in materia di clima per il 2040, se del caso, al più tardi entro sei mesi dal primo bilancio globale eseguito a norma dell'accordo di Parigi e, contemporaneamente, pubblichi il bilancio di previsione indicativo per i gas a effetto serra dell'Unione per il periodo 2030-2050, definito come il volume totale indicativo delle emissioni nette di gas a effetto serra che si prevede saranno emesse in tale periodo senza pregiudicare gli impegni dell'Unione nell'ambito dell'accordo di Parigi, nonché la metodologia alla base di tale bilancio indicativo. Il 15 giugno 2023 il comitato consultivo scientifico europeo ha pubblicato la sua consulenza scientifica relativamente alla definizione di un obiettivo climatico a livello dell'UE per il 2040 e di un bilancio relativo ai gas a effetto serra per il periodo 2030-2050<sup>11 bis</sup>.***

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per

il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

*11 bis Comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici, 2023: "Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a greenhouse gas budget for 2030-2050".*

## Emendamento 5

### Proposta di regolamento Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) Tutti i settori dell'economia sono tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada.

#### *Emendamento*

(5) Tutti i settori dell'economia sono tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada. ***I veicoli pesanti sono attualmente responsabili di oltre un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'Unione e di oltre il 6 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione, più di quelle prodotte dal trasporto aereo o marittimo. La strategia dell'UE per una mobilità sostenibile e intelligente mira a ridurre del 90 % le emissioni del settore dei trasporti entro il 2050, compresi i settori le cui emissioni sono più difficili da azzerare, come il trasporto aereo e quello marittimo. Ciò richiede obiettivi di riduzione aggiuntivi per i settori che si prestano alla decarbonizzazione, come ad esempio il trasporto su strada, prima del 2050. È opportuno che tale transizione tenga conto delle sfide che tale processo comporta sul piano industriale e sociale, in modo da garantire l'occupazione e una mobilità accessibile per tutti.***

## Emendamento 6

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 8**

*Testo della Commissione*

(8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario rafforzare gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

*Emendamento*

(8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario rafforzare gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. ***In assenza di interventi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada, sarebbero necessarie riduzioni più consistenti in altri settori, compresi quelli in cui la decarbonizzazione è più problematica.***

**Emendamento 7**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(8 bis) L'introduzione di obblighi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti e lo sviluppo della necessaria infrastruttura di ricarica e rifornimento svolgeranno un ruolo fondamentale nel ridurre le emissioni dell'intero parco veicoli pesanti per raggiungere la neutralità climatica per l'insieme dell'economia al più tardi entro il 2050, come stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119, unitamente ad altre iniziative che saranno necessarie per accelerare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e per potenziare il trasporto merci su rotaia.***

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento Considerando 9

#### *Testo della Commissione*

(9) ***L'esistenza di*** obblighi ***più rigorosi*** di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe incentivare l'aumento dei veicoli a emissioni zero immessi sul mercato dell'Unione, apportando così benefici agli utenti e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. Tra i veicoli a emissioni zero figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche proseguono.

#### *Emendamento*

(9) ***La revisione degli*** obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe incentivare l'aumento dei veicoli a emissioni zero immessi sul mercato dell'Unione, apportando così benefici agli utenti e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico, ***assieme ai relativi posti di lavoro di elevata qualità, dato che l'industria automobilistica rimane uno dei pilastri dell'economia dell'Unione.*** Tra i veicoli a emissioni zero figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche proseguono.

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(9 bis) I veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno presentano forti potenzialità in termini di decarbonizzazione di alcuni segmenti del settore dei trasporti pesanti ed è opportuno incoraggiarne lo sviluppo, pur tenendo conto del fatto che non esiste alcuna tecnologia priva di impatto ambientale.***

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 10

#### *Testo della Commissione*

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e stimoli l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

#### *Emendamento*

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione, stimoli l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi, ***invii il segnale necessario per accelerare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento in tutta l'Unione, assicuri la competitività a lungo termine dell'industria dell'Unione in un mercato globale e contribuisca a ridurre i costi di esercizio per le imprese di trasporto, garantendo nel contempo il conseguimento da parte dell'Unione dei suoi obiettivi in materia di clima e inquinamento atmosferico.***

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(10 bis) Secondo le ultime informazioni fornite dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), nel 2021 il 97 % della popolazione urbana dell'Unione era esposto a concentrazioni di particolato fine superiori al livello di riferimento per la salute fissato dall'Organizzazione mondiale della sanità<sup>1 bis</sup>. Nel 2020, 275 000 decessi prematuri in Europa erano attribuibili all'esposizione a concentrazioni elevate di particolato e 64 000 decessi prematuri erano***

*attribuibili all'esposizione a concentrazioni elevate di NO<sub>2</sub><sup>1 ter</sup>. Accelerando la diffusione dei veicoli a zero emissioni, l'introduzione di obblighi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> contribuirà anche a ridurre l'inquinamento atmosferico causato dal trasporto su strada.*

---

*<sup>1 bis</sup> Europe's Air Quality Status 2023 (Lo stato di qualità dell'aria in Europa, 2023), Agenzia europea dell'ambiente, (2023).*

*<sup>1 ter</sup> Health impacts of air pollution in Europe (Impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute in Europa), Agenzia europea dell'ambiente (2023).*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento Considerando 11 – comma 1**

#### *Testo della Commissione*

La nuova strategia industriale aggiornata<sup>14</sup> prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del

#### *Emendamento*

La nuova strategia industriale aggiornata<sup>14</sup> prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del

meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa". Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero.

meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa". Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero. ***È opportuno riservare una particolare attenzione anche agli effetti che tale transizione avrà sulle PMI lungo la catena di approvvigionamento.***

---

<sup>14</sup> Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

---

<sup>14</sup> Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

## **Emendamento 13**

### **Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(11 bis) Lo sviluppo rapido dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento necessita della disponibilità di installatori qualificati. Gli investimenti nella riqualificazione e nello sviluppo delle competenze costituiranno una tappa fondamentale nel conseguimento degli obiettivi del presente regolamento e garantiranno una transizione giusta nel settore della costruzione degli autocarri.***

## **Emendamento 14**

### **Proposta di regolamento Considerando 12**

(12) ***Gli obiettivi per il parco veicoli dell'Unione devono necessariamente essere accompagnati dallo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento, oggetto della proposta della Commissione di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi***<sup>16</sup>.

(12) ***I veicoli commerciali sono strumenti essenziali per la circolazione di merci e persone. Fattori come il costo dei veicoli a zero emissioni, la disponibilità dell'infrastruttura di ricarica, la necessità di preservare e accelerare l'innovazione, nonché l'impatto delle misure di fissazione del prezzo del carbonio sono decisivi per conseguire obiettivi più ambiziosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il regolamento (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) stabilisce una copertura minima di punti di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico specifici per i veicoli pesanti. Diversi Stati membri hanno già annunciato l'intenzione di spingersi oltre tali requisiti minimi e diversi produttori europei di autocarri hanno creato delle joint venture per installare e gestire reti di ricarica pubbliche in tutta Europa. L'introduzione di norme più rigorose in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe incentivare ulteriori investimenti da parte dei gestori dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento. Gli Stati membri dovrebbero ricevere un sostegno sufficiente in tale contesto, in particolare dagli strumenti di finanziamento dell'UE, ed essere incoraggiati a includere nei quadri strategici nazionali riveduti misure a sostegno della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento nei depositi, nei centri logistici e nei magazzini. È altrettanto importante prevedere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento in luoghi privati quali centri logistici e depositi privati. È inoltre opportuno adottare misure supplementari volte a ridurre la durata del processo di rilascio delle autorizzazioni per le infrastrutture di ricarica. Tutte queste iniziative contribuiranno al necessario sviluppo***

dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento *in tutta l'Unione*<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

---

<sup>16</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(12 bis) Entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione dovrebbe convocare un forum sui veicoli pesanti a zero emissioni, che riunisca i gestori delle stazioni di ricarica pubbliche, i gestori dei sistemi di trasmissione dell'energia elettrica, i trasportatori a lungo raggio, gli operatori della logistica urbana, gli operatori dei trasporti pubblici, la società civile, i gruppi di riflessione, gli Stati membri e i costruttori, al fine di collaborare allo sviluppo efficace ed efficiente sotto il profilo dei costi dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento in vista dell'introduzione di obiettivi più ambiziosi in materia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti. I lavori di tale forum dovrebbero, in particolare, contribuire alla preparazione del primo riesame di cui all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (UE).../... del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR), in modo da garantire che gli obiettivi stabiliti in tale regolamento siano allineati al livello***

*di ambizione del presente regolamento.*

## Emendamento 16

### Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 bis)** *L'accesso alla formazione e alla riqualificazione in numerosi settori, compreso quello dei veicoli pesanti che deve affrontare cambiamenti fondamentali, è essenziale per una transizione giusta sul piano sociale. Il settore dei veicoli pesanti deve assicurare che i dipendenti abbiano accesso alle opportunità di riqualificazione e siano incoraggiati a coglierle, senza doverne sostenere i costi. Per garantire una transizione equa ed efficace è fondamentale mappare e analizzare i cambiamenti previsti sul mercato del lavoro nel settore dei veicoli pesanti.*

## Emendamento 17

### Proposta di regolamento Considerando 15

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, ***non è possibile prevedere con precisione se gli sviluppi tecnologici avverranno a una rapidità tale da garantire che la tecnologia con emissioni zero dallo scarico sia una scelta praticabile per tutti gli*** usi di nicchia. Vi rientra, ad esempio, l'uso di veicoli ***pesanti a lungo raggio in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche, o l'uso di pullman e autocarri*** per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. Questi veicoli dovrebbero

(15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, ***a breve termine dovrebbe essere previsto un certo margine per tenere conto di particolari*** usi di nicchia. Vi rientra, ad esempio, l'uso di veicoli per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. Questi veicoli dovrebbero costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. ***La clausola di revisione dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di applicare obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> anche per gli usi di nicchia e i veicoli non certificati.***

costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. *Alla luce di tali considerazioni è opportuno lasciare un certo margine nell'obiettivo per il 2040 per tener conto degli sviluppi tecnologici a venire.*

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 bis)** *Per valutare a livello di Unione le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita dei veicoli pesanti, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita dei veicoli pesanti immessi sul mercato dell'Unione.*

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento Considerando 16**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(16) Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori dovrebbero valutare, in sede di aggiudicazione degli appalti per l'acquisto o l'uso dei veicoli di cui all'allegato I, punto 4.2, la resilienza dell'approvvigionamento, anche considerando le "Linee guida sulla partecipazione di offerenti e beni di paesi terzi al mercato degli appalti dell'UE" (C(2019) 5494 final).

**(16)** *Al fine di garantire catene di approvvigionamento sostenibili e resilienti e ridurre le attuali dipendenze strategiche dalle importazioni in alcune tecnologie e prodotti necessari per accelerare la diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero, in particolare gli autobus urbani, oltre a prevenire l'emergere di nuove dipendenze, le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori dovrebbero valutare, in sede di aggiudicazione degli appalti per l'acquisto o l'uso dei veicoli di cui all'allegato I,*

punto 4.2, **la sostenibilità e** la resilienza dell'approvvigionamento, anche considerando le "Linee guida sulla partecipazione di offerenti e beni di paesi terzi al mercato degli appalti dell'UE" (C(2019) 5494 final). **La ponderazione dei criteri relativi al contributo dell'offerta alla sostenibilità e alla resilienza in relazione alle procedure di appalto non pregiudica la possibilità per le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori di fissare una soglia più elevata per i criteri relativi alla sostenibilità ambientale o all'innovazione, conformemente all'articolo 41, paragrafo 3, e al considerando 64 della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, all'articolo 67, paragrafo 5, della direttiva 2014/24/UE e all'articolo 82, paragrafo 5, della direttiva 2014/25/UE.**

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Considerando 17

#### *Testo della Commissione*

(17) Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'Unione dal 2030 in poi, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero molto più alto di veicoli a emissioni zero. In tale contesto, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a zero-basse emissioni ("ZLEV", zero- and low-emission vehicles) non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/1242. **Questo** meccanismo dovrebbe pertanto essere soppresso a partire dal 2030.

#### *Emendamento*

(17) Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'Unione dal 2030 in poi, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero molto più alto di veicoli a emissioni zero. In tale contesto, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a zero-basse emissioni ("ZLEV", zero- and low-emission vehicles) non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/1242. **Inoltre, tenuto conto degli elevati livelli di maturità tecnologica (Technology Readiness Levels – TRL) dei veicoli a emissioni zero, non vi è alcun motivo valido per continuare a fornire ulteriori incentivi ai veicoli a basse emissioni. Il** meccanismo di incentivazione di cui sopra dovrebbe

pertanto *cessare di applicarsi ai veicoli pesanti a basse emissioni a partire dal 2025*, essere *allineato alle attuali evoluzioni del mercato ed essere totalmente* soppresso a partire dal 2030.

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento Considerando 21 – comma 4

#### *Testo della Commissione*

I veicoli appartenenti ai gruppi di veicoli omologati le cui emissioni di CO<sub>2</sub> non sono ancora state determinate per ragioni tecniche non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati nel presente regolamento. Si tratta, ad esempio, di veicoli per uso speciale, come gru mobili, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili idrauliche o veicoli per trasporti eccezionali, veicoli fuoristrada, come determinati veicoli utilizzati nelle attività minerarie, silvicole e agricole, nonché altri veicoli con configurazioni non standard degli assi, come i veicoli con più di quattro assi o più di due assi motore, gli autobus di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 7,5 t **e gli autocarri di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 5 t.**

#### *Emendamento*

I veicoli appartenenti ai gruppi di veicoli omologati le cui emissioni di CO<sub>2</sub> non sono ancora state determinate per ragioni tecniche non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati nel presente regolamento. Si tratta, ad esempio, di veicoli per uso speciale, come gru mobili, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili idrauliche o veicoli per trasporti eccezionali, veicoli fuoristrada, come determinati veicoli utilizzati nelle attività minerarie, silvicole e agricole, nonché altri veicoli con configurazioni non standard degli assi, come i veicoli con più di quattro assi o più di due assi motore **e** gli autobus di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 7,5 t.

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento Considerando 21 – comma 5

#### *Testo della Commissione*

***I veicoli professionali, come gli autocarri per rifiuti, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, dovrebbero continuare a essere esentati dal calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori.***

#### *Emendamento*

***soppresso***

## Emendamento 23

### Proposta di regolamento Considerando 25 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(25 bis)** *Le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli professionali, come gli autocarri per rifiuti, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, sono già certificate nell'ambito di VECTO, monitorate e comunicate dai costruttori di veicoli e dagli Stati membri, e diversi veicoli professionali a zero emissioni sono già disponibili sul mercato in Europa. Le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli professionali rappresentano circa il 5 % delle emissioni dei veicoli pesanti e circa il 10 % delle vendite. Operando per lo più nelle città, anche i veicoli professionali hanno un impatto significativo sulla qualità dell'aria urbana. La maggior parte di tali veicoli percorre un chilometraggio ridotto con tragitti prevedibili e durante la notte staziona nei depositi, il che agevola la gestione dei veicoli a emissioni zero da parte degli operatori. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbero pertanto applicarsi anche a tali veicoli.*

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento Considerando 25 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(25 ter)** *Data la maturità tecnica del segmento dei veicoli e la necessità di migliorare la qualità dell'aria nelle città, anche i piccoli autocarri con una massa massima inferiore a 5 tonnellate dovrebbero rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati dal presente*

*regolamento. Poiché per questi sottogruppi di veicoli le emissioni di CO<sub>2</sub> non possono ancora essere determinate per motivi tecnici a norma del regolamento (UE) 2017/2400, le loro emissioni di CO<sub>2</sub> determinate nell'ambito dell'omologazione a norma del regolamento (UE) n. 715/2007 dovrebbero essere utilizzate ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori. Sebbene tali sottogruppi di veicoli non rientrino negli obblighi di monitoraggio e comunicazione dei costruttori di veicoli, le loro nuove immatricolazioni sono comunicate dagli Stati membri. Al fine di determinare il chilometraggio dei veicoli e il fattore di carico utile di tali veicoli, essi dovrebbero essere attribuiti ai sottogruppi di cui all'allegato I, punto 1.4, del presente regolamento.*

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento Considerando 25 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(25 quater) Al fine di agevolare lo sviluppo e consentire la diffusione di rimorchi dotati di tecnologia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, è indispensabile aggiornare e ampliare tempestivamente il quadro di omologazione per tali tecnologie, in particolare per i rimorchi elettrificati, adeguando il regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli.*

## **Emendamento 26**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 26**

*Testo della Commissione*

(26) Data la maturità tecnica del sottosettore e la necessità di migliorare la qualità dell'aria nelle città, è auspicabile fissare una quota minima obbligatoria di nuovi autobus urbani a emissioni zero.

*Emendamento*

(26) ***Nel 2021 gli autobus a emissioni zero rappresentavano il 23 % di tutte le vendite nell'Unione di tale segmento e alcuni Stati membri hanno già raggiunto quasi il 100 %, tra cui i Paesi Bassi e la Bulgaria.*** Data la maturità tecnica del sottosettore e la necessità di migliorare la qualità dell'aria nelle città, è auspicabile fissare una quota minima obbligatoria di nuovi autobus urbani a emissioni zero.

**Emendamento 27**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 27**

*Testo della Commissione*

(27) ***La quota minima obbligatoria di autobus urbani a emissioni zero dovrebbe rispondere al bisogno di trasporti pubblici a prezzi accessibili, anche nelle zone rurali.*** L'aumento dell'offerta di autobus urbani a emissioni zero risultante dalla quota minima obbligatoria dovrebbe avere un effetto positivo sui costi di acquisto, sia in termini di prezzo di acquisto iniziale che di costo totale di proprietà degli autobus urbani a emissioni zero, dato il risparmio di carburanti d'origine fossile ottenuto dal loro servizio. Gli appalti comuni di autobus urbani basati sulla piattaforma Clean Bus possono ridurre ulteriormente il costo di acquisto e gli Stati membri potrebbero ricorrere al proposto Fondo sociale per il clima per sostenere i cittadini vulnerabili con biglietti o abbonamenti ridotti o gratuiti per i trasporti pubblici. Infine, gli autobus e i pullman regionali e a lunga percorrenza, anche quelli usati per il trasporto nelle zone rurali, restano soggetti agli obiettivi per i veicoli pesanti. Il sostegno del Fondo sociale per il clima

*Emendamento*

(27) L'aumento dell'offerta di autobus urbani a emissioni zero risultante dalla quota minima obbligatoria dovrebbe avere un effetto positivo sui costi di acquisto, sia in termini di prezzo di acquisto iniziale che di costo totale di proprietà degli autobus urbani a emissioni zero, dato il risparmio di carburanti d'origine fossile ottenuto dal loro servizio. Gli appalti comuni di autobus urbani basati sulla piattaforma Clean Bus possono ridurre ulteriormente il costo di acquisto e gli Stati membri potrebbero ricorrere al proposto Fondo sociale per il clima per sostenere i cittadini vulnerabili con biglietti o abbonamenti ridotti o gratuiti per i trasporti pubblici. Infine, gli autobus e i pullman regionali e a lunga percorrenza, anche quelli usati per il trasporto nelle zone rurali, restano soggetti agli obiettivi per i veicoli pesanti. Il sostegno del Fondo sociale per il clima potrebbe sopperire ai bisogni specifici delle zone rurali e prevenire la povertà di mobilità<sup>21</sup> garantendo l'accesso ai trasporti pubblici a prezzi abbordabili. ***La***

potrebbe sopperire ai bisogni specifici delle zone rurali e prevenire la povertà di mobilità<sup>21</sup> garantendo l'accesso ai trasporti pubblici a prezzi abbordabili.

---

<sup>21</sup> In linea con la definizione di cui al regolamento sul Fondo sociale per il clima, articolo 2, punto 2 bis.

***Commissione dovrebbe inoltre prendere in considerazione la possibilità di modificare la direttiva sui veicoli puliti<sup>21 bis</sup> in modo da allinearla al livello di ambizione del presente regolamento.***

---

<sup>21</sup> In linea con la definizione di cui al regolamento sul Fondo sociale per il clima, articolo 2, punto 2 bis.

*<sup>21 bis</sup> Direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 188 del 12.7.2019, pag. 116).*

## **Emendamento 28**

### **Proposta di regolamento Considerando 27 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(27 bis) Le aree urbane, nelle quali sono già stati stanziati o realizzati investimenti significativi per convertire le infrastrutture e consentire in tal modo l'uso del biometano negli autobus urbani per un lungo periodo di tempo, possono avere la facoltà di chiedere alla Commissione una deroga temporanea all'obiettivo relativo agli autobus urbani. Tali deroghe dovrebbero cessare entro il 2035.***

## **Emendamento 29**

### **Proposta di regolamento Considerando 27 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(27 ter) Gli autobus ribassati immatricolati solo in classe II sono***

*progettati per le operazioni interurbane e possono essere chiaramente identificati. Dati i loro profili di utilizzo interurbani non dovrebbero essere soggetti alla quota obbligatoria di emissioni zero degli autobus urbani. I veicoli ribassati di classe II dovrebbero invece essere trattati come i veicoli e i pullman interurbani non ribassati.*

## **Emendamento 30**

### **Proposta di regolamento Considerando 28**

#### *Testo della Commissione*

(28) Il fattore per zero-**basse** emissioni dovrebbe essere applicato per l'ultima volta nel periodo di riferimento dell'anno 2029, perché successivamente non è più ritenuto necessario per incentivare l'ingresso sul mercato di veicoli a zero emissioni.

#### *Emendamento*

(28) Il fattore per zero emissioni dovrebbe essere applicato per l'ultima volta nel periodo di riferimento dell'anno 2029, perché successivamente non è più ritenuto necessario per incentivare l'ingresso sul mercato di veicoli a zero emissioni.

## **Emendamento 31**

### **Proposta di regolamento Considerando 30**

#### *Testo della Commissione*

(30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati.

#### *Emendamento*

(30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati, ***nonché trasferire veicoli esistenti che sono stati ammodernati come veicoli a emissioni zero.***  
***L'ammodernamento dei veicoli esistenti rappresenta una grande occasione per accelerare la transizione verso una mobilità a zero emissioni in modo efficiente in termini di costi e sotto il profilo delle risorse.***

## Emendamento 32

### Proposta di regolamento Considerando 32

#### *Testo della Commissione*

(32) Il sistema attuale di crediti e debiti di emissioni pluriennali dovrebbe essere prolungato al 2039 perché gli obiettivi di riduzione continuano a rafforzarsi tra il 2030 e il 2040, periodo nel quale ai costruttori saranno richiesti sviluppi tecnici lungimiranti.

#### *Emendamento*

(32) Il sistema attuale di crediti e debiti di emissioni pluriennali dovrebbe essere prolungato al 2039 perché gli obiettivi di riduzione continuano a rafforzarsi tra il 2030 e il 2040, periodo nel quale ai costruttori saranno richiesti sviluppi tecnici lungimiranti. ***Tuttavia, i costruttori dovrebbero liquidare tutti i debiti residui di emissioni negli anni 2029, 2034 e 2039 e i crediti di emissione che non sono utilizzati entro cinque anni dalla loro acquisizione dovrebbero scadere automaticamente, in modo da evitare la stagnazione delle ambizioni.***

## Emendamento 33

### Proposta di regolamento Considerando 38 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(38 bis) L'adozione sul mercato di veicoli pesanti a zero emissioni dipende da una serie di fattori, tra cui i progressi compiuti nella realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento, gli aspetti volti a facilitare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità stradale a zero emissioni e altre misure normative volte a incentivare l'aggiornamento di tali veicoli. Tali elementi dovrebbero essere attentamente valutati nell'ambito del riesame. Al fine di promuovere la diffusione di veicoli più efficienti, la Commissione dovrebbe anche valutare, nel quadro del riesame, le conseguenze della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per i veicoli pesanti nuovi a zero emissioni***

## **Emendamento 34**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 1**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 1 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi che contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione stabilito nel regolamento (UE) 2018/842<sup>16</sup> **di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra** e degli obiettivi dell'accordo di Parigi<sup>17</sup>, e che assicurano il corretto funzionamento del mercato interno.

---

<sup>16</sup> Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 16 del 19.6.2018, pag. 26).

<sup>17</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

#### *Emendamento*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi che contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione **di neutralità climatica e dei relativi traguardi climatici intermedi stabiliti nel regolamento (UE) 2021/1119<sup>16bis</sup>, dei traguardi degli Stati membri stabiliti** nel regolamento (UE) 2018/842<sup>16</sup> e degli obiettivi dell'accordo di Parigi<sup>17</sup>, e che assicurano il corretto funzionamento del mercato interno.

---

<sup>16</sup> Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 16 del 19.6.2018, pag. 26).

<sup>16 bis</sup> **Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).**

<sup>17</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

## Emendamento 35

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 3 – lettera c bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 8

*Testo in vigore*

8) "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 CO<sub>2</sub> e il loro consumo di carburante;

*Emendamento*

***c bis) il punto 8) è sostituito dal seguente:***

"8) "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 CO<sub>2</sub> e il loro consumo di carburante, ***tenendo conto dell'attribuzione di piccoli e medi autocarri con una massa massima inferiore a 7,4 tonnellate, come stabilito all'allegato I, tabella 1.1.1bis;***";

(32019R1242)

## Emendamento 36

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 3 – lettera e

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 10

*Testo della Commissione*

e) il punto 10) è ***soppresso;***

*Emendamento*

e) il punto 10) è ***sostituito dal seguente:***

***"10) "costruttore": la persona o l'ente cui sono stati attribuiti i veicoli immatricolati in un determinato periodo a norma dell'articolo 7 bis;"***;

## Emendamento 37

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 3 – lettera g

*Testo della Commissione*

a) veicolo pesante a motore con emissioni di CO<sub>2</sub> **non superiori a 5 g/(t·km) oppure a 5 g/(p·km)** determinate conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400;

*Emendamento*

a) **fino al 31 dicembre 2034**, veicolo pesante a motore **senza un motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni**, determinate conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400, **sono inferiori a 3 gCO<sub>2</sub>/(t·km) o 1 gCO<sub>2</sub>/(p·km); a partire dal 1° gennaio 2035**, veicolo pesante a motore **senza un motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni**, determinate conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/400, **sono inferiori a 1 gCO<sub>2</sub>/(t·km) o 1 gCO<sub>2</sub>/(p·km);**

**Emendamento 38**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera g**  
Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 3 – punto 11 – lettera b

*Testo della Commissione*

b) veicolo pesante a motore **che soddisfa le condizioni di cui all'allegato I, punto 1.1.4, del presente regolamento** se non sono state determinate emissioni di CO<sub>2</sub> conformemente al regolamento (UE) 2017/2400;

*Emendamento*

b) **fino al 31 dicembre 2034**, veicolo pesante a motore **senza un motore a combustione o con un motore a combustione le cui emissioni sono inferiori a 3 gCO<sub>2</sub>/kWh o 3 gCO<sub>2</sub>/km, quali determinate conformemente al regolamento (CE) n. 595/2009 o (UE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, rispettivamente**, se non sono state determinate emissioni di CO<sub>2</sub> conformemente al regolamento (UE) 2017/2400; **a partire dal 1° gennaio 2035**, veicolo pesante a motore **senza un motore a combustione o con un motore a combustione le cui emissioni sono inferiori a 1 gCO<sub>2</sub>/kWh o 1gCO<sub>2</sub>/km, quali determinate conformemente al regolamento (CE) n. 595/2009 o (UE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del**

*Consiglio, rispettivamente, se non sono state determinate emissioni di CO<sub>2</sub> conformemente al regolamento (UE) 2017/2400;*

## **Emendamento 39**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera g**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 11 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b bis) fino al 31 dicembre 2029, veicolo pesante a motore della categoria N2 con una massa massima inferiore a 7,4 tonnellate senza un motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni sono inferiori a 3 gCO<sub>2</sub>/(t·km) quali determinate conformemente al regolamento (UE) 2018/858, se non sono state determinate emissioni di CO<sub>2</sub> conformemente al regolamento (UE) 2017/2400; a partire dal 1° gennaio 2030, veicolo pesante a motore della categoria N2 con una massa massima inferiore a 7,4 tonnellate senza un motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni sono inferiori a 1 gCO<sub>2</sub>/(t·km) quali determinate conformemente al regolamento (UE) 2018/858, se non sono state determinate emissioni di CO<sub>2</sub> conformemente al regolamento (UE) 2017/2400;*

## **Emendamento 40**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera i**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 23 bis (nuovo)

**23 bis) "autocarro nelle combinazioni ultrapesanti (EHC)": un veicolo della categoria N3 utilizzabile in una combinazione di veicoli e che soddisfa tutti i seguenti criteri di progettazione e costruzione:**

- a) **dotato di un dispositivo di traino;**
- b) **a tre o più assi;**
- c) **con una potenza nominale del motore di almeno 400 kW;**
- d) **progettato con una massa massima tecnicamente ammissibile della combinazione superiore a 60 tonnellate;**

#### **Emendamento 41**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 1 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

1. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco veicoli pesanti a motore nuovi dell'Unione, eccetto quelli per uso speciale, fuoristrada, fuoristrada per uso speciale **e professionali**, sono ridotte delle percentuali seguenti rispetto alle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del periodo di riferimento dell'anno 2019:

*Emendamento*

1. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco veicoli pesanti a motore nuovi dell'Unione, eccetto quelli per uso speciale, fuoristrada **e** fuoristrada per uso speciale, sono ridotte delle percentuali seguenti rispetto alle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del periodo di riferimento dell'anno 2019:

#### **Emendamento 42**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

c) del **65** % per tutti i sottogruppi di

*Emendamento*

c) del **70** % per tutti i sottogruppi di

veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2035 al 2039,

veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2035 al 2039,

## **Emendamento 43**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Ai suddetti obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub>, i sottogruppi di veicoli devono contribuire come stabilito al punto 4.3 dell'allegato I.

#### *Emendamento*

2. Ai suddetti obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub>, i sottogruppi di veicoli devono contribuire come stabilito al punto 4.3 dell'allegato I, ***tenendo conto dell'attribuzione di veicoli non certificati di cui alla tabella 1.1.1 bis dell'allegato I.***

## **Emendamento 44**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

#### ***Articolo 3 bis***

***3 bis. Si tiene conto dei veicoli pesanti che non sono attribuiti a uno dei sottogruppi di cui all'allegato I, punto 1.1 per valutare la conformità dei costruttori alle disposizioni degli obiettivi di riduzione di cui al paragrafo 1, conformemente al punto 1.1.1 bis del medesimo allegato.***

## **Emendamento 45**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 3 bis bis**

***Misure aggiuntive volte a sostenere la transizione verso veicoli a emissioni zero nel mercato dell'Unione***

***Entro ... [6 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 17 al fine di armonizzare le norme di omologazione per i veicoli con motori a combustione interna convertiti in veicoli a emissioni zero quali definiti nel presente regolamento, per consentire l'omologazione in serie. La Commissione valuta anche l'introduzione di una norma per il calcolo degli equivalenti di CO<sub>2</sub> dei veicoli con motore a combustione convertiti in veicoli a emissioni zero nel contesto dell'applicazione del presente regolamento.***

**Emendamento 46**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 3 bis ter**

***Misure aggiuntive volte a sostenere la domanda di veicoli pesanti a emissioni zero nel mercato dell'Unione***

***Entro il 30 giugno 2024 la Commissione presenta una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per aumentare la quota di veicoli pesanti a emissioni zero posseduti o noleggiati dai gestori di grandi parchi veicoli. La proposta include quote obbligatorie vincolanti di veicoli a zero emissioni per i gestori di grandi parchi veicoli, tenendo***

*conto nel contempo delle disparità regionali e del livello di realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento.*

## Emendamento 47

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 ter – paragrafo 2 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri possono **decidere** di escludere dall'obbligo di cui al presente articolo una quota limitata **degli autobus urbani** immatricolati in ogni periodo di riferimento, **confermando che la destinazione d'uso del veicolo non può essere altrettanto assicurata da un veicolo a emissioni zero ed è pertanto nell'interesse pubblico assicurarla immatricolando un veicolo non a emissioni zero, in considerazione del rapporto costi-benefici socioeconomici in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche.**

#### *Emendamento*

Gli Stati membri possono **presentare alla Commissione una richiesta** di escludere dall'obbligo di cui al presente articolo una quota limitata **dei veicoli di cui all'allegato I, punto 4.2**, immatricolati in ogni periodo di riferimento, **qualora ciò sia giustificato da ingenti investimenti in infrastrutture di rifornimento di biometano effettuati o decisi dalle autorità locali prima della data di entrata in vigore del presente regolamento al fine di conseguire l'obiettivo dello Stato membro di cui alla direttiva (UE) 2019/1161. Per poter beneficiare di tale esenzione, i veicoli devono essere alimentati a biometano prodotto da un processo virtuoso di trattamento dei rifiuti, come il trattamento del letame, dei rifiuti urbani e delle acque reflue urbane, che è garantito da certificati di origine. La Commissione concede tale esenzione se conclude che sono soddisfatte le condizioni stabilite nel presente paragrafo e nell'atto delegato di cui al secondo comma. Tali esenzioni cessano di essere applicabili entro il 1° gennaio 2035.**

## Emendamento 48

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 ter – paragrafo 2 – comma 2

*Testo della Commissione*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 per definire la quota massima di veicoli che lo Stato membro può escludere e il ***rapporto costi-benefici socioeconomici considerate le condizioni geomorfologiche e meteorologiche che giustificano*** l'esclusione di cui al paragrafo precedente.

*Emendamento*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 per definire la quota massima di veicoli che lo Stato membro può escludere e il ***tipo di informazioni che lo Stato membro è tenuto a presentare per ottenere*** l'esclusione di cui al paragrafo precedente.

**Emendamento 49**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater – titolo

*Testo della Commissione*

Procedure di appalto pubblico

*Emendamento*

***Garanzia di catene di approvvigionamento sostenibili e resilienti per gli autobus urbani mediante procedure di appalto pubblico***

**Emendamento 50**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori ***basano l'aggiudicazione degli appalti pubblici*** per l'acquisto o ***l'uso*** dei veicoli di cui all'articolo 3 ter ***sull'offerta economicamente più vantaggiosa che include il miglior rapporto qualità/prezzo*** e il contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.

*Emendamento*

1. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori, ***nell'aggiudicazione di contratti*** per l'acquisto, ***il leasing, la locazione o la vendita rateale*** dei veicoli di cui all'articolo 3 ter ***o della relativa infrastruttura di ricarica, tengono conto dell'impatto energetico e ambientale di tali veicoli durante il loro ciclo di vita, nonché della sicurezza dell'approvvigionamento in relazione a***

*tali veicoli e ai relativi pezzi di ricambio. A tal fine, includono criteri riguardanti la sostenibilità e il contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.*

## **Emendamento 51**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater – paragrafo 2 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) la disponibilità dei pezzi di ricambio essenziali per il funzionamento delle apparecchiature oggetto dell'offerta;

#### *Emendamento*

c) la disponibilità **attuale e la disponibilità futura prevista** dei pezzi di ricambio essenziali per il funzionamento delle apparecchiature oggetto dell'offerta;

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater – paragrafo 2 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**2 bis. Il contributo dell'offerta alla sostenibilità è valutato, tra l'altro, sulla base di quanto segue:**

- a) una sostenibilità ambientale che vada oltre i requisiti minimi previsti dalla legislazione applicabile, con particolare riferimento al riciclaggio e all'approvvigionamento delle batterie;**
- b) l'efficienza energetica dei veicoli;**
- c) le potenzialità in termini di riduzione dell'uso di risorse naturali e materiali, ad esempio mediante l'ammodernamento dei veicoli esistenti in gruppi propulsori a emissioni zero.**

## Emendamento 53

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Conformemente all'articolo 3 ter, al contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento è attribuita una ponderazione compresa tra il 15 e il 40 % dei criteri di aggiudicazione. ;

#### *Emendamento*

3. Conformemente all'articolo 3 ter, **al contributo dell'offerta alla sostenibilità è attribuita una ponderazione compresa tra il 15 e il 35 % dei criteri di aggiudicazione** e al contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento è **altresì** attribuita una ponderazione compresa tra il 15 e il 40 % dei criteri di aggiudicazione. **Ciò non pregiudica l'applicazione dell'articolo 41, paragrafo 3, della direttiva 2014/23/UE, dell'articolo 67, paragrafo 5, della direttiva 2014/24/UE o dell'articolo 82, paragrafo 5, della direttiva 2014/25/UE con l'obiettivo di attribuire a tali criteri una ponderazione più elevata.**

## Emendamento 54

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater – paragrafo 3 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**3 bis. La quota dei prodotti o delle offerte originari di paesi terzi determinata conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio non può superare il 50 % del valore dell'offerta.**

## Emendamento 55

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4 bis) sono inseriti gli articoli seguenti:**

**"Articolo 3 quinquies**

***Forum sui veicoli pesanti a emissioni zero***

***Entro ... [6 mesi dalla data dell'entrata in vigore del presente regolamento] e successivamente ogni anno, la Commissione convoca un "Forum sui veicoli pesanti a emissioni zero", che riunisce i rappresentanti dei gestori delle stazioni di ricarica pubbliche, dei gestori dei sistemi di trasmissione dell'energia elettrica, dei trasportatori a lungo raggio, degli operatori della logistica urbana, degli operatori dei trasporti pubblici, delle organizzazioni della società civile e dei gruppi di riflessione indipendenti, degli Stati membri e dei costruttori, al fine di collaborare alla realizzazione efficace ed efficiente sotto il profilo dei costi delle infrastrutture di ricarica e rifornimento in vista degli obiettivi più ambiziosi in materia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti stabiliti nel presente regolamento."***

**Emendamento 56**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 6 – lettera a**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Il fattore per zero-basse emissioni tiene conto del numero e delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli pesanti a zero-basse emissioni del parco veicoli del costruttore.

*Emendamento*

Il fattore per zero-basse emissioni tiene conto del numero e delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli pesanti a zero-basse emissioni **della categoria N** del parco veicoli del costruttore.

## Emendamento 57

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 5 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Per i periodi di riferimento compresi tra il 2025 e il 2029, il fattore per zero-basse emissioni è determinato sulla base di una soglia di riferimento **del 2 %** conformemente al punto 2.3.2 dell'allegato I.

#### *Emendamento*

3. Per i periodi di riferimento compresi tra il 2025 e il 2029, il fattore per zero-basse emissioni ***tiene conto solamente del numero e delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli pesanti a emissioni zero di categoria N del parco veicoli del costruttore ed*** è determinato sulla base di una soglia di riferimento ***dell'8 %*** conformemente al punto 2.3.2 dell'allegato I.

## Emendamento 58

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 8

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 6 bis – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) per il trasferimento di veicoli a emissioni zero tra costruttori non appartenenti a un gruppo di costruttori collegati: il numero di veicoli a emissioni zero trasferiti a un costruttore non deve superare il 5 % di tutti i suoi veicoli pesanti nuovi immatricolati in un dato periodo di riferimento.

#### *Emendamento*

c) per il trasferimento di veicoli a emissioni zero tra costruttori non appartenenti a un gruppo di costruttori collegati, ***o per il trasferimento di veicoli esistenti che sono stati ammodernati come veicoli a emissioni zero***: il numero di veicoli a emissioni zero trasferiti a un costruttore non deve superare il 5 % di tutti i suoi veicoli pesanti nuovi immatricolati in un dato periodo di riferimento.

## Emendamento 59

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 9 – lettera b bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 2

*Testo in vigore*

I crediti di emissioni sono acquisiti nei periodi di riferimento degli anni dal 2019 al **2029**. Tuttavia, i crediti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni dal 2019 al 2024 sono presi in considerazione al fine di determinare la conformità del costruttore **unicamente** all'obiettivo specifico per le emissioni di CO<sub>2</sub> del periodo di riferimento dell'anno 2025.

*Emendamento*

***b bis) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:***

***"I crediti di emissioni sono acquisiti nei periodi di riferimento degli anni dal 2019 al 2039 e sono presi in considerazione unicamente al fine di determinare la conformità del costruttore all'obiettivo specifico per le emissioni di CO<sub>2</sub> di uno qualsiasi dei cinque anni successivi all'anno di acquisizione dei crediti. Tuttavia, qualora i crediti di emissioni siano stati acquisiti nei periodi di riferimento degli anni dal 2019 al 2024, essi sono presi in considerazione unicamente al fine di determinare la conformità del costruttore all'obiettivo specifico per le emissioni di CO<sub>2</sub> del periodo di riferimento dell'anno 2025."***

(32019R1242)

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 9 – lettera d**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 4

*Testo della Commissione*

I **crediti e** debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo. Eventuali debiti di emissioni residui sono tuttavia liquidati nei periodi di riferimento degli anni 2029, 2034 e 2039.

*Emendamento*

I debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo. Eventuali debiti di emissioni residui sono tuttavia liquidati nei periodi di riferimento degli anni 2029, 2034 e 2039.

**Emendamento 61**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 16**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 13 quater – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Il registro è pubblico, ad eccezione delle voci di cui all'allegato V, punto 3.2.2.

*Emendamento*

Il registro è pubblico, ad eccezione delle voci di cui all'allegato V, punto 3.2.

*Motivazione*

*Correzione redazionale.*

**Emendamento 62**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 17**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) i criteri che definiscono i sottogruppi di veicoli di cui al punto 1.1;

*Emendamento*

a) i criteri che definiscono i sottogruppi di veicoli di cui al punto 1.1, **compresa l'aggiunta di sottogruppi distinti per gli autocarri EHC;**

**Emendamento 63**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 18**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 15 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Nel 2028* la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

*Emendamento*

**1. Entro il 31 dicembre 2027** la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame. **In tale relazione, la Commissione valuta in particolare:**

**i) il numero di immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri;**

**ii) i progressi compiuti nella realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri;**

**iii) esclusivamente ai fini del presente regolamento, anche i veicoli pesanti e le combinazioni di veicoli, tenendo conto dei pesi e delle dimensioni applicabili al trasporto nazionale, per esempio i concetti modulari e intermodali, valutando nel contempo eventuali aspetti di sicurezza ed efficienza dei trasporti, nonché eventuali effetti intermodali, ambientali, infrastrutturali e di rimbalzo, come pure la situazione geografica degli Stati membri;**

**iv) gli impatti sull'occupazione, in particolare sulle microimprese e sulle piccole e medie imprese (PMI), l'efficacia delle misure a sostegno della riqualificazione e del miglioramento delle competenze della forza lavoro e l'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità stradale a zero emissioni;**

**v) se sia ancora giustificato mantenere l'esenzione per i costruttori che producono pochi veicoli di cui all'articolo 6 ter del presente regolamento, in vista del conseguimento di un equilibrio tra le emissioni e gli assorbimenti di gas a effetto serra in tutti i settori nell'Unione al più tardi entro il 2050, come stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119;**

**vi) l'impatto della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per i veicoli pesanti nuovi a emissioni zero immessi sul mercato dell'Unione;**

**vii) l'impatto dell'inclusione dei veicoli per uso speciale, fuoristrada e fuoristrada per uso speciale tra i veicoli soggetti agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;**

**viii) una valutazione del livello**

*dell'indennità per le emissioni di CO<sub>2</sub> in eccesso al fine di garantire che essa ecceda la media dei costi marginali delle tecnologie necessarie al conseguimento degli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub>.*

## **Emendamento 64**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 18**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 15 – paragrafo 1 bis (nuovo) – punto ix

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*ix) la relazione che valuta la possibilità di mettere a punto una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi che sono immessi sul mercato dell'Unione di cui al paragrafo 2;*

## **Emendamento 65**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 18**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 15 – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2 bis. Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione pubblica una relazione in cui valuta la possibilità di mettere a punto una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi che sono immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.*

## Emendamento 66

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 18

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 15 – paragrafo 2 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 ter.** *Nell'ambito della relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta se la creazione di nuovi sottogruppi per gli autocarri EHC abbia comportato un aumento indebito della potenza nominale del motore. Se conclude che la potenza del motore comunicata, in tutto o in parte, è indebitamente aumentata, la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 17 per modificare i criteri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, punto 24.*

## Emendamento 67

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 19 – lettera a

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 17 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, *e* all'articolo 14, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, **paragrafo 2, all'articolo 3 sexies**, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafo 1, **e all'articolo 15, paragrafo 3,** è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].

## Emendamento 68

## Proposta di regolamento

### Articolo 1 – punto 19 – lettera b

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 17 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

#### *Emendamento*

La delega di potere di cui all'articolo **3 ter, paragrafo 2, all'articolo 3 sexies, all'articolo** 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafo 1, **e all'articolo 15, paragrafo 3**, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

## Emendamento 69

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 19 – lettera c

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 17 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

c) al paragrafo 6, la parte di frase "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, e dell'articolo 14, paragrafo 1" è sostituita dalla parte di frase seguente: "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, dell'articolo 13 quater, paragrafo 3, dell'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, dell'articolo 13 septies, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 1";

#### *Emendamento*

c) al paragrafo 6, la parte di frase "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, e dell'articolo 14, paragrafo 1" è sostituita dalla parte di frase seguente: "**dell'articolo 3 ter, paragrafo 2, dell'articolo 3 sexies, dell'articolo** 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, dell'articolo 13 quater, paragrafo 3, dell'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, dell'articolo 13 septies, paragrafo 2, dell'articolo 14, paragrafo 1, **e dell'articolo 15, paragrafo 3**";

## Emendamento 70

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 1 – punto 1.1.1.**

<i>Testo della Commissione</i>					
1.1.1. Per i veicoli della categoria N, il sottogruppo sg è definito come segue:					
Gruppo di veicoli a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400	Veicolo professional e a norma dell'articolo 3, punto 9), del presente regolamento	Tipo di cabina	Potenza del motore	Autonomia (OR, <i>operational range</i> )	Sottogruppo di veicoli (sg) attribuito ai fini del presente regolamento
53	No	Tutti			53
54	No	Tutti			54
1s	No	Tutti			1s
1	No	Tutti			1
2	No	Tutti			2
3	No	Tutti			3
4	No	Tutti	<170 kW	Tutti	4-UD
	No	Cabina corta	≥170 kW	Tutti	4-RD
	No	Cabina con cuccetta	≥170 kW e <265 kW		
	No	Cabina con cuccetta	≥265 kW	<350 km	
	No	Cabina con cuccetta	≥265 kW	≥350 km	4-LH
9	No	Cabina corta	Tutti	Tutti	9-RD
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	<350 km	
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	≥350 km	9-LH
5	No	Cabina	Tutti	Tutti	5-RD

		corta			
	No	Cabina con cuccetta	<265 kW		
	No	Cabina con cuccetta	≥265 kW	<350 km	
	No	Cabina con cuccetta	≥265 kW	≥350 km	5-LH
10	No	Cabina corta	Tutti	Tutti	10-RD
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	<350 km	
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	≥350 km	10-LH
11	No	Tutti			11
12	No	Tutti			12
16	No	Tutti			16

*Emendamento*

1.1.1. Per i veicoli della categoria N, il sottogruppo sg è definito come segue:

Gruppo di veicoli a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400	Veicolo professional e a norma dell'articolo 3, punto 9), del presente regolamento	Tipo di cabina	Potenza del motore	Autonomia (OR, <i>operational range</i> )	Sottogruppo di veicoli (sg) attribuito ai fini del presente regolamento
53	No	Tutti			53
54	No	Tutti			54
1s	No	Tutti			1s
1	No	Tutti			1
2	No	Tutti			2
3	No	Tutti			3
4	No	Tutti	<170 kW	Tutti	4-UD

	No	Cabina corta	$\geq 170$ kW	Tutti	4-RD
	No	Cabina con cuccetta	$\geq 170$ kW e $< 265$ kW		
	No	Cabina con cuccetta	$\geq 265$ kW	$< 350$ km	
	No	Cabina con cuccetta	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	4-LH
	<b><i>Si</i></b>	<b><i>Tutti</i></b>			<b><i>4v</i></b>
9	No	Cabina corta	Tutti	Tutti	9-RD
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	$< 350$ km	
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	$\geq 350$ km	9-LH
	<b><i>Si</i></b>	<b><i>Tutti</i></b>			<b><i>9v</i></b>
5	No	Cabina corta	Tutti	Tutti	5-RD
	No	Cabina con cuccetta	$< 265$ kW		
	No	Cabina con cuccetta	$\geq 265$ kW	$< 350$ km	
	No	Cabina con cuccetta	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	5-LH
	<b><i>Si</i></b>	<b><i>Tutti</i></b>			<b><i>5v</i></b>
10	No	Cabina corta	Tutti	Tutti	10-RD
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	$< 350$ km	
	No	Cabina con cuccetta	Tutti	$\geq 350$ km	10-LH

	<i>Sì</i>	<i>Tutti</i>	<i>10v</i>
11	<i>Tutti</i>		11
12	<i>Tutti</i>		12
16	<i>Tutti</i>		16

## Emendamento 71

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 1 – punto 1.1 1. – punto 1.1.1. bis (nuovo)

<i>Testo della Commissione</i>	
<i>Emendamento</i>	
<b><i>1.1.1. bis. Attribuzione degli autocarri medi e di piccole dimensioni di categoria N2 con una massa massima inferiore a 7,4 tonnellate, per i quali le emissioni di CO<sub>2</sub> sono state determinate a norma del regolamento (UE) 2018/858</i></b>	
<b><i>Caratteristiche del veicolo</i></b>	<b><i>Sottogruppo di veicoli (sg) attribuito ai fini del presente regolamento</i></b>
<b><i>Categoria N2, con massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico pari o inferiore a 7,4 t</i></b>	<b>53</b>

## Emendamento 72

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 1 – punto 1.1.2.

<i>Testo della Commissione</i>	
1.1.2. Per i veicoli della categoria M, il sottogruppo <i>sg</i> è definito come segue:	
Gruppo di veicoli a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400	Sottogruppo di veicoli (sg) attribuito ai fini del presente regolamento
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE

<i>Emendamento</i>	
1.1.2. Per i veicoli della categoria M, il sottogruppo <i>sg</i> è definito come segue:	
Gruppo di veicoli a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400	Sottogruppo di veicoli ( <i>sg</i> ) attribuito ai fini del presente regolamento
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

### **Emendamento 73**

## Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2 – punto 2.3 – punto 2.3.2 – comma 3 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

x è **0,02**

x è **0,08**

## Emendamento 74

### Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2 – punto 2.3 – punto 2.3.2 – comma 3 – comma 2 – comma 1 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

$V_{in}$  è il totale dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione a **zero-basse** emissioni dei sottogruppi  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ , **dove ciascuno di essi è contato come  $ZLEV_{specific}$  conformemente alla formula in appresso:**

$V_{in}$  è il totale dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione a emissioni **zero** dei sottogruppi  $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$

## Emendamento 75

### Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2 – punto 2.3 – punto 2.3.2 – comma 3 – comma 2 – comma 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$

**soppresso**

## Emendamento 76

### Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2 – punto 2.3 – punto 2.3.2 – comma 3 – comma 2 – comma 2 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

$CO_{2v}$  sono le emissioni specifiche di  $CO_2$  di un veicolo pesante nuovo  $v$  a zero-basse emissioni, espresse in g/km e determinate conformemente al punto 2.1;

**soppresso**

## Emendamento 77

### Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2 – punto 2.3 – punto 2.3.2 – comma 3 – comma 2 – comma 2 – comma 2

*Testo della Commissione*

*LET<sub>sg</sub> è la soglia di basse emissioni del sottogruppo sg cui appartiene il veicolo v quale definita al punto 2.3.4;*

*Emendamento*

*soppresso*

## Emendamento 78

### Proposta di regolamento

Allegato I – punto 2 – punto 2.3 – punto 2.3.2 – comma 3 – comma 2 – comma 2 – comma 2 – comma 3

*Testo della Commissione*

*V<sub>out</sub> è il totale dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione a emissioni zero che non fanno parte dei sottogruppi di cui alla definizione di V<sub>in</sub> e con un V<sub>total</sub> massimo di 0,035;*

*Emendamento*

*V<sub>out</sub> è il totale dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione a emissioni zero **di categoria N** che non fanno parte dei sottogruppi di cui alla definizione di V<sub>in</sub> e con un V<sub>total</sub> massimo di 0,035;*

## Emendamento 79

### Proposta di regolamento

Allegato I – punto 4 – punto 4.2

<i>Testo della Commissione</i>			
4.2. Sottogruppi di veicoli inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> e degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori			
I seguenti sottogruppi <i>sg</i> sono inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> <i>CO2(X)</i> , degli obiettivi specifici per le emissioni <i>T(X)</i> e delle traiettorie delle emissioni di CO <sub>2</sub> <i>ET(X)<sub>y</sub></i> :			
X = 2025	X = NO	X = MCO2	X = MZE
sottogruppi di veicoli, soggetti a	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti agli obiettivi per i veicoli a emissioni

obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a)	merci, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d), e paragrafo 3	persone, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d)	zero a norma dell'articolo 3 ter
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tutti i sottogruppi di veicoli di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

### Emendamento

4.2. Sottogruppi di veicoli inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori

I seguenti sottogruppi *sg* sono inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>  $CO_2(X)$ , degli obiettivi specifici per le emissioni  $T(X)$  e delle traiettorie delle emissioni di CO<sub>2</sub>  $ET(X)_Y$ :

X = 2025	X = NO	X = MCO2	X = MZE
sottogruppi di veicoli, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di merci, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d), e paragrafo 3	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti agli obiettivi per i veicoli a emissioni zero a norma dell'articolo 3 ter
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tutti i sottogruppi di veicoli di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

### Emendamento 80

#### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 4 – punto 4.3. – punto 4.3.1.

*Testo della Commissione*

4.3.1. I seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>  $rf_{sg}$  e  $rfp_{sg}$  a norma dell'articolo 3 bis si applicano ai veicoli del sottogruppo  $sg$  per i diversi periodi di riferimento:

Obiettivi di riduzione di CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$					
Sottogruppi $sg$		Periodo di riferimento degli anni			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autocarri medi	53, 54	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Autocarri pesanti > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni degli assi 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni speciali degli assi	11, 12, 16	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Pullman ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32- C3, 32-DD, 34-C2, 34- C3, 3-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Veicoli primari dei pullman ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32- C3, 32-DD, 34-C2, 34- C3, 3-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Rimorchi		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semirimorchi		0	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>

*Emendamento*

4.3.1. I seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>  $rf_{sg}$  e  $rfp_{sg}$  a norma dell'articolo 3 bis si applicano ai veicoli del sottogruppo  $sg$  per i diversi periodi di riferimento:

Obiettivi di riduzione di CO <sub>2</sub> <i>rf<sub>sg</sub></i> e <i>rfp<sub>sg</sub></i>					
Sottogruppi <i>sg</i>		Periodo di riferimento degli anni			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autocarri medi	53, 54	0	44 %	70 %	90 %
Autocarri pesanti > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44 %	70 %	90 %
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni degli assi 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	44 %	70 %	90 %
<b><i>Veicoli professionali e autocarri pesanti &gt; 16 t con configurazioni speciali degli assi</i></b>	<b><i>4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16</i></b>	0	44 %	70 %	90 %
<b><i>Pullman e autobus interurbani (rfs<sub>g</sub>)</i></b>	<b><i>31-L2, 32- C2, 32-C3, 32-DD, 33- L2, 34-C2, 34-C3, 34- DD</i></b>	0	44 %	70 %	90 %
Veicoli primari dei pullman <b><i>e degli autobus interurbani (rfp<sub>sg</sub>)</i></b>	<b><i>31-L2, 32- C2, 32-C3, 32-DD, 33- L2, 34-C2, 34-C3, 34- DD</i></b>	0	44 %	70 %	90 %
Rimorchi	<b><i>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V,</i></b>	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

	<b>624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</b>				
Semirimorchi	<b>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133</b>	0	12,5 %	12,5 %	12,5 %

## Emendamento 81

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 4 – punto 4.3. – punto 4.3.2.

<i>Testo della Commissione</i>					
I seguenti obiettivi di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$ a norma dell'articolo 3 ter si applicano ai veicoli del sottogruppo <i>sg</i> per i diversi periodi di riferimento:					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$					
Sottogruppi <i>sg</i>		Periodo di riferimento degli anni			
		Prima del 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autobus pesanti urbani	<b>31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2</b>	0	100 %	100 %	100 %

*Emendamento*

I seguenti obiettivi di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$ a norma dell'articolo 3 ter si applicano ai veicoli del sottogruppo $sg$ per i diversi periodi di riferimento:					
I seguenti sottogruppi $sg$ sono inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> $CO_2(X)$ , degli obiettivi specifici per le emissioni $T(X)$ e delle traiettorie delle emissioni di CO <sub>2</sub> $ET(X)Y$ :					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$		Periodo di riferimento degli anni			
		Prima del 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autobus pesanti urbani	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

## Emendamento 82

### Proposta di regolamento

#### Allegato III – punto 1 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km del veicolo **primario di un veicolo** pesante nuovo  $v$  stabilite per uno specifico profilo di utilizzo  $mp$  e comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter;

##### *Emendamento*

sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km del veicolo pesante nuovo  $v$  stabilite per uno specifico profilo di utilizzo  $mp$  e comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter;

##### *Motivazione*

*L'emendamento corregge un refuso. La definizione di  $reportCO_2\_v\_mp$  dell'allegato III dovrebbe riferirsi solo al veicolo completo. Le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli primari non sono corrette per il numero di passeggeri, dato che le simulazioni di tutti i veicoli primari di un determinato sottogruppo avvengono con lo stesso numero di passeggeri. Ciò si deduce anche dalle definizioni di  $CO_2p\_v\_mp$  dell'allegato I, punto 2.1, che non fa riferimento all'allegato III per una correzione.*

## Emendamento 83

### Proposta di regolamento

#### Allegato IV

Regolamento (UE) 2019/1242  
Allegato IV – parte A – comma 1 – lettera n bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***n bis) massa massima tecnicamente ammissibile della combinazione per un autocarro di categoria N3 in una combinazione ultrapesante (EHC) di cui all'articolo 3, punto 24, indicata alla voce 16.4 del certificato di conformità o del certificato di omologazione individuale;***

## **Emendamento 84**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato IV**

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato IV – parte A – comma 1 – lettera n ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***n ter) potenza massima netta del motore quale specificata al punto 27.1 del certificato di conformità o del certificato di omologazione individuale del veicolo;***

## MOTIVAZIONE

La proposta della Commissione europea di rivedere e rafforzare le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi è uno dei pilastri del pacchetto "Pronti per il 55 %". Questo nuovo regolamento è essenziale per conseguire il nostro obiettivo di neutralità climatica al più tardi entro il 2050, ridurre l'inquinamento atmosferico e proteggere la salute degli europei, innovare per mantenere la leadership dell'industria europea nel mercato dei veicoli pesanti e ridurre nel contempo i costi operativi di trasporto.

Il relatore desidera sottolineare i seguenti aspetti:

### **1/ Lotta ai cambiamenti climatici, riduzione dell'inquinamento atmosferico e miglioramento della salute della popolazione**

L'emergenza climatica non deve più essere dimostrata. Le sue conseguenze (siccità, ondate di calore, incendi, inondazioni) hanno già un impatto drammatico in Europa e nel resto del mondo. L'IPCC ha recentemente ricordato che, di fronte ai cambiamenti climatici, se non agiamo adesso e in modo importante, è a rischio la sopravvivenza stessa dell'umanità. L'Unione europea si è impegnata a conseguire la neutralità climatica quanto prima e comunque entro il 2050. Nessun settore, e certamente non quello dei trasporti, le cui emissioni sono in costante aumento, può sfuggire a questa responsabilità imperativa e collettiva.

Sebbene rappresentino solo il 2 % dei veicoli in circolazione nell'Unione, i veicoli pesanti, vale a dire i veicoli stradali di oltre 3,5 tonnellate che trasportano merci e passeggeri, sono responsabili del 28 % delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto su strada e del 6 % delle emissioni totali dell'Unione. Più del trasporto aereo!

È evidente che l'Unione dovrà promuovere strategie volte a ridurre le distanze percorse dalle merci e aumentare il trasferimento modale verso il treno e il trasporto merci su rotaia. Tuttavia, tenendo presente che il ciclo di vita medio di un autocarro è di 18 anni e che il trasporto su strada dovrebbe continuare a espandersi, è indispensabile che tutti i veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato siano a emissioni zero al più tardi entro il 2040 e che gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per il 2030 e il 2035 siano rafforzati per rispettare l'opportuna traiettoria di riduzione delle nostre emissioni. In caso contrario, altri settori e i cittadini europei dovrebbero compiere sforzi supplementari dolorosi e in alcuni casi impossibili.

Non solo il trasporto su strada contribuisce ai cambiamenti climatici, ma inquina anche l'aria e compromette la nostra salute. Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente, il 97 % della popolazione urbana europea è esposto a concentrazioni di particolato fine superiori alle raccomandazioni dell'OMS. Ad esempio, ogni anno nell'UE circa 275 000 decessi prematuri sono causati dal particolato fine e 64 000 dal biossido di azoto (AEA, 2022). Questo è anche il motivo per cui il 100 % degli autobus immessi sul mercato dovrà essere a zero emissioni al più tardi entro il 2030.

La valutazione d'impatto della Commissione mostra che un obiettivo di riduzione del 100 % per tutti i veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato entro il 2040 è non solo indispensabile e

vantaggioso per il clima e l'inquinamento atmosferico ma è anche possibile dal punto di vista tecnologico e industriale.

Lo studio mostra inoltre che tale scenario ridurrebbe i costi di utilizzo di questi autocarri per i trasportatori, con un guadagno di oltre 45 000 EUR all'anno per autocarro entro il 2040. Un obiettivo di riduzione delle emissioni del 100 % entro il 2040 si tradurrebbe inoltre in un maggior numero di posti di lavoro in Europa sul medio e lungo periodo, rispetto a obiettivi meno ambiziosi.

## **2/ Innovazione e rafforzamento di un'industria competitiva e creatrice di posti di lavoro**

L'industria europea dei veicoli pesanti è leader nel mercato europeo e in quello nordamericano. Questa situazione favorevole è minacciata dall'offensiva cinese per quanto riguarda gli autocarri e gli autobus elettrici. Ciò è particolarmente vero se si considera che sempre più città e Stati stanno accelerando la transizione verso veicoli pesanti a emissioni zero. In Europa, città come Copenaghen, Amsterdam, Berlino, Sofia, Riga, Stoccolma, Dublino, Bruxelles, Tallinn e altre si sono impegnate a elettrificare la totalità delle loro flotte di autobus. Dieci paesi dell'UE si sono già impegnati a far sì che il 100 % dei veicoli venduti sia a emissioni zero entro il 2040 (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL e PT) e hanno firmato, insieme ad altri circa quindici paesi (tra cui Regno Unito, Norvegia, Svizzera, Turchia, Canada e Stati Uniti), il memorandum mondiale elaborato in occasione della COP26 di Glasgow. La California, una delle principali economie mondiali, costituisce senza dubbio l'esempio più eclatante, se si considera che di recente ha adottato la legge più ambiziosa al mondo, che introduce già dal 2036 l'obbligo di vendere solo veicoli pesanti a emissioni zero.

Questo slancio stimolerà il mercato dei veicoli a emissioni zero e costringerà anche l'Europa ad accelerare la transizione verso l'elettrico e l'idrogeno nel settore dei veicoli pesanti nuovi, grazie anche alla presenza di gruppi europei negli Stati Uniti.

L'Unione europea non può rimanere indietro. Le tecnologie esistono, senza contare che i principali costruttori si sono impegnati a decarbonizzare i propri parchi veicoli entro il 2040 e hanno fissato obiettivi per il 2030 e il 2035 più ambiziosi rispetto a quelli proposti dalla Commissione.

Come già illustrato, le proposte della Commissione europea non soddisfano gli imperativi climatici che ci siamo posti e rappresentano addirittura un passo indietro rispetto alla valutazione d'impatto. Inoltre, sembrano essere meno ambiziosi di quelli fissati dal mercato. La nostra relazione propone pertanto obiettivi realistici dal punto di vista tecnologico e industriale che consentano di proteggere il clima, ridurre i costi operativi del trasporto su strada e rafforzare la leadership dei costruttori europei.

## **3/ Istituzione di un quadro giuridico chiaro per il trasporto su strada totalmente a emissioni zero**

L'industria europea ha già assunto numerosi impegni e ha avviato la transizione verso l'azzeramento delle emissioni. Nel complesso, è pronta a compiere gli sforzi e realizzare gli investimenti necessari ma esiste la necessità assoluta di un quadro giuridico chiaro e stabile,

con obiettivi a breve, medio e lungo termine precisi e privi di ambiguità riguardo alle tecnologie a zero emissioni o al risultato finale: il mercato europeo sarà totalmente a emissioni zero nel 2030 per gli autobus nuovi e nel 2040 per gli autocarri nuovi.

Vogliamo inoltre garantire un ecosistema favorevole alla decarbonizzazione del settore.

Degli autobus venduti, più di uno su quattro è già elettrico. Per conseguire l'obiettivo di immettere sul mercato solo autobus a emissioni zero entro il 2030, la relazione propone di rafforzare i criteri di sicurezza dell'approvvigionamento negli appalti pubblici, aggiungendo criteri di sostenibilità, al fine di valorizzare gli autobus di qualità e privilegiare gli autobus elettrici prodotti in Europa. Con questa massificazione dell'offerta di autobus europei, riduciamo inoltre i costi di produzione e di acquisto per gli enti locali.

Per accompagnare la transizione del settore sono disponibili numerose opportunità di finanziamento dell'UE, come i fondi di coesione, le dotazioni ancora disponibili del dispositivo per la ripresa e la resilienza e il nuovo Fondo sociale per il clima. Inoltre, non possiamo che incoraggiare gli Stati membri a investire ulteriormente nei trasporti collettivi a emissioni zero e le comunità a unire le forze per effettuare acquisti congiunti.

Per coerenza e per garantire maggiore certezza agli operatori del settore, la relazione intende estendere gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> ai veicoli professionali e ai piccoli autocarri di peso inferiore a 5 tonnellate, in modo che questo segmento, che rappresenta il 20 % delle vendite di autocarri, non sia escluso dagli obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Analogamente, la relazione valorizza l'ammodernamento dei veicoli esistenti.

Tuttavia, se da un lato la transizione verso veicoli a emissioni zero deve essere avviata immediatamente, dall'altro un numero limitato di tipi di veicoli, come alcuni trattori utilizzati nel settore agricolo o forestale ma anche veicoli per applicazioni critiche in materia di prevenzione e sicurezza, per i quali la sostituzione con veicoli a emissioni zero è più difficile in questa fase, continuerà ad essere esentato. Tale esenzione dovrà essere riesaminata nel contesto della revisione prevista nel 2028, in particolare alla luce dell'obiettivo di conseguire la neutralità climatica in Europa al più tardi entro il 2050.

Infine, è auspicabile tornare a una definizione rigorosa e chiara di cosa sia un veicolo a emissioni zero, in modo da non compromettere il progresso tecnologico e premiare coloro che rispettano i propri impegni.

#### **4/ Un forum sull'azzeramento delle emissioni dei veicoli pesanti per garantire la disponibilità di infrastrutture di ricarica**

La transizione verso l'azzeramento delle emissioni deve essere accompagnata dalla creazione di una rete di ricarica efficiente e sufficientemente fitta. Occorre comunque tenere presente che nel 2030, anche con un obiettivo molto ambizioso in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, meno del 10 % degli autocarri sarà alimentato con energia elettrica e idrogeno.

Tuttavia, comprendiamo la preoccupazione dei costruttori circa la necessità di istituire quanto prima questa rete di ricarica e rifornimento. La relazione propone pertanto che, non appena il regolamento entrerà in vigore, la Commissione europea istituisca un forum sull'azzeramento

delle emissioni dei veicoli pesanti che riunisca i costruttori, i gestori delle reti di ricarica pubblica, gli operatori elettrici, i trasportatori, gli operatori logistici e dei trasporti pubblici, la società civile e gli Stati membri. Il forum organizzerà consultazioni per garantire che le infrastrutture di ricarica siano disponibili e accessibili a un costo accessibile. Esso garantirà inoltre un dialogo costruttivo in vista della revisione del regolamento AFIR nel 2026, con l'obiettivo di allinearli alle nuove norme di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti.

La responsabilità del Parlamento con riferimento al regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> degli autocarri è enorme: dimostrare che la lotta contro i cambiamenti climatici e l'inquinamento atmosferico è un catalizzatore per l'innovazione e per il successo dell'industria europea. Guardando alla Cina e agli Stati Uniti, impegnate in una battaglia industriale, l'Unione europea non può fermarsi a metà nella rivoluzione per l'azzeramento delle emissioni.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL  
RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

L'elenco in appresso è compilato su base puramente volontaria, sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice. Nella preparazione del progetto di relazione il relatore ha ricevuto contributi dalle seguenti entità:

<b>Entità e/o persona</b>
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA**

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Relatrice per parere: Miapetra Kumpula-Natri

### **BREVE MOTIVAZIONE**

La relatrice sostiene molti elementi della proposta della Commissione riguardo alla revisione del regolamento relativo alle norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, come l'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento agli autocarri più piccoli, agli autobus a lunga percorrenza e ai rimorchi. Anche l'obiettivo di azzerare le emissioni per i nuovi autobus urbani nell'UE a partire dal 2030 è una proposta accolta con favore. Dopo tutto, il settore del trasporto su strada rappresenta un quinto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE ed è una delle principali cause di inquinamento atmosferico nelle città.

La relatrice concorda con l'ambizioso obiettivo del 90 % per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni dal 2040 in poi e ritiene che l'obiettivo dia un chiaro segnale ai mercati dell'Unione verso un futuro di norme a emissioni zero. Ciò va a vantaggio dei costruttori, degli acquirenti e, soprattutto, dei cittadini che attualmente risentono delle emissioni del settore dei trasporti. Allo stesso tempo, i costruttori dispongono di un margine di manovra sufficiente per conformarsi al nuovo regolamento. Tuttavia, la relatrice propone nuove norme più rigorose in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2035 al 2039, aumentando l'obiettivo del 10 %. La relatrice ritiene importante aumentare il numero di nuovi veicoli a emissioni zero per quanto concerne questi ultimi periodi di riferimento.

Inoltre, la relatrice propone una definizione più ambiziosa di veicoli a emissioni zero. In base alla proposta della Commissione, un veicolo a emissioni zero sarebbe autorizzato a emettere fino a 5g di CO<sub>2</sub>/tkm, equivalente al 9 % delle emissioni di un normale rimorchio di trattore standard. Questa tolleranza intende consentire che i motori a doppia alimentazione che funzionano con un mix di idrogeno e diesel siano classificati come a zero emissioni. Rivedere il valore di 1g di

CO<sub>2</sub>/tkm è l'approccio normativo corretto, che consente di classificare "a zero emissioni" i motori alimentati a idrogeno, garantendo nel contempo che sia opportunamente contabilizzato il contributo effettivo dei motori a doppia alimentazione alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Inoltre, alcuni "veicoli professionali", come gli autocarri per rifiuti, sono esentati dagli obiettivi della proposta della Commissione. Tuttavia, le loro emissioni di CO<sub>2</sub> sono certificate nell'ambito di VECTO e monitorate e comunicate dai costruttori di veicoli e dagli Stati membri dell'UE. Poiché operano principalmente nelle città, gli autocarri per la raccolta di rifiuti incidono in modo sostanziale anche sulla qualità dell'aria urbana e generano inquinamento acustico indesiderato. Gli autocarri per rifiuti dovrebbero pertanto essere inclusi negli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Analogamente, tra i veicoli con massa massima inferiore a 5 tonnellate rientrano numerosi autocarri per le consegne urbane che riforniscono negozi, come i supermercati cittadini, ragion per cui la loro decarbonizzazione contribuirà al miglioramento della qualità dell'aria urbana. Anche gli autocarri di piccole dimensioni dovrebbero pertanto essere soggetti agli stessi obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> ed essere attribuiti ai rispettivi sottogruppi in base al loro profilo di utilizzo, al loro chilometraggio e al loro carico utile.

Secondo la relatrice, entro il 2028 la Commissione dovrebbe riesaminare in maniera esaustiva l'efficacia e l'impatto del presente regolamento e presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame. La relazione dovrà essere accompagnata, se del caso, da una proposta riveduta di regolamento. Entro il 2025 la Commissione europea, in consultazione con il comitato sui cambiamenti climatici, dovrebbe presentare un riesame annuale della situazione delle condizioni abilitanti per ciascuno Stato membro.

Infine, la relatrice ritiene che il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti non tiene conto della migliore efficienza energetica delle combinazioni extra pesanti, con massa massima ammissibile superiore a 60 tonnellate. Poiché il loro carico utile presunto è identico a quello dei veicoli pesanti nettamente più piccoli all'interno degli stessi sottogruppi, le loro emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata di km calcolate non corrisponderanno al carico effettivo trasportato con la combinazione extra pesante. È opportuno applicare un fattore di compensazione alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori per compensare i carichi più elevati trasportati con una combinazione più pesante e tenere conto in tal modo della loro efficienza energetica migliorata.

## **EMENDAMENTO**

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, in quanto commissione competente, a tenere in considerazione quanto segue:

## Emendamento 1

### Proposta di regolamento Considerando 4

#### *Testo della Commissione*

(4) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup>, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica per l'insieme dell'economia entro il 2050. Il regolamento stabilisce anche l'impegno vincolante per l'Unione di ridurre internamente le emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

#### *Emendamento*

(4) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica per l'insieme dell'economia ***da raggiungere il prima possibile e al più tardi*** entro il 2050 e ***l'obiettivo di conseguire emissioni negative in seguito***. Il regolamento stabilisce anche l'impegno vincolante per l'Unione di ridurre internamente le emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. ***Il regolamento stabilisce inoltre che la Commissione si adopera per allineare tutti i futuri progetti di proposte legislative e di bilancio agli obiettivi previsti dal regolamento e, in caso di mancato allineamento, ne comunica i motivi nella valutazione d'impatto a corredo di tali proposte.***

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) Tutti i settori dell'economia sono

#### *Emendamento*

(5) Tutti i settori dell'economia sono

tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada.

tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada, che è l'unico settore nell'Unione in cui le emissioni sono aumentate a partire dagli anni '90. ***Il trasporto pesante rappresenta in particolare più di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE e oltre il 6 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE.***

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 8

##### *Testo della Commissione*

(8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario rafforzare gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

##### *Emendamento*

(8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario rafforzare gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. ***Sebbene occorran*** ***interventi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada, la riduzione delle emissioni si impone anche in altri settori, inclusi quelli in cui risultano difficili da abbattere.***

### Emendamento 4

#### Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***(8 bis) L'inasprimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti e lo sviluppo della necessaria infrastruttura di ricarica e rifornimento***

*avranno un ruolo cruciale nella riduzione delle emissioni dell'intero parco di veicoli pesanti, ma dovrebbero essere integrati anche da altre iniziative volte ad accelerare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e a potenziare il trasporto merci su rotaia.*

## Emendamento 5

### Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(9 bis) I veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno presentano forti potenzialità in termini di decarbonizzazione di alcuni segmenti del settore del trasporto pesante ed è opportuno incoraggiarne lo sviluppo.*

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 10

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e *stimoli* l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e *dovrebbero essere coerenti con la disponibilità di condizioni abilitanti, ossia una rete sufficientemente fitta di infrastrutture per i combustibili alternativi, al fine di promuovere l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi. Ciò dovrebbe garantire che le imprese europee mantengano una posizione preminente sul mercato mondiale e contribuire a ridurre i*

*costi di esercizio per le imprese di trasporto, garantendo nel contempo che l'Unione consegua i suoi obiettivi in materia di clima e inquinamento atmosferico.*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(10 bis)** *L'esposizione all'inquinamento atmosferico, anche quello causato dal trasporto su strada, incide notevolmente sulla popolazione urbana dell'Unione ed è associata a morte prematura. Accelerando la diffusione dei veicoli a zero emissioni e a basse emissioni, l'inasprimento dei requisiti di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> contribuirà anche a ridurre l'inquinamento atmosferico causato dal trasporto su strada.*

## **Emendamento 8**

### **Proposta di regolamento Considerando 11 – comma 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

La nuova strategia industriale aggiornata<sup>7</sup> prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai

La nuova strategia industriale aggiornata<sup>7</sup> prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai

fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa" Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero.

fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa" Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero. **Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta anche agli effetti che tale transizione avrà sulle PMI lungo la catena di approvvigionamento.**

---

<sup>7</sup> Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

---

<sup>7</sup> Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 12

#### *Testo della Commissione*

(12) ***Gli obiettivi per il parco veicoli dell'Unione devono necessariamente essere accompagnati dallo*** sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento, ***oggetto della proposta della Commissione di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi***<sup>9</sup>

#### *Emendamento*

(12) ***Diversi Stati membri hanno già annunciato l'intenzione di spingersi oltre tali requisiti minimi e diversi produttori europei di autocarri hanno creato joint venture per installare e gestire reti di ricarica pubbliche in tutta Europa. Il presente regolamento incoraggerà anche ulteriori investimenti nell'infrastruttura di ricarica, garantendo agli investitori che vi sarà un aumento della domanda. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere incoraggiati a includere nei quadri strategici nazionali riveduti misure a sostegno della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento nei depositi, nei centri logistici e nei magazzini. Tutte queste***

*iniziative contribuiranno al necessario sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento.*

---

<sup>9</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

---

<sup>9</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

## **Emendamento 10**

### **Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) Inoltre, per la ricarica notturna e a destinazione è altrettanto importante prevedere la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento in luoghi privati quali centri logistici e depositi privati. È essenziale non lasciare indietro nessuna regione dell'Unione e affrontare opportunamente il problema delle disparità regionali nella diffusione delle infrastrutture per i combustibili alternativi, in particolare nelle regioni meno sviluppate o con esigenze e circostanze specifiche, come le regioni rurali e scarsamente popolate, remote e ultraperiferiche, insulari e montane. La rete pubblica e privata di stazioni di ricarica e rifornimento è una condizione abilitante affinché i costruttori siano in grado di conseguire gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub>.*

## **Emendamento 11**

### **Proposta di regolamento Considerando 12 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(12 ter)** *Per competere su scala globale, l'industria europea deve essere pronta a rispondere alle sfide e a provvedere all'infrastruttura necessaria. Per tali ragioni, occorre una rete ampiamente disponibile e affidabile di stazioni di ricarica pubbliche a sostegno del crescente numero di veicoli elettrici circolanti.*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento Considerando 12 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(12 quater)** *Sebbene occorranò norme più ambiziose in materia di CO<sub>2</sub> per migliorare la diffusione dei veicoli a zero emissioni e a basse emissioni intervenendo sul piano dell'offerta, esse devono essere integrate da ulteriori condizioni abilitanti sul piano della domanda per veicoli più efficienti sotto il profilo dei consumi di carburante, in particolare misure efficaci di fissazione del prezzo del carbonio.*

## **Emendamento 13**

### **Proposta di regolamento Considerando 13**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(13) La **transizione verso la neutralità climatica richiede** investimenti sostanziali nelle reti elettriche, specialmente per rafforzarne la capacità, la resilienza e lo stoccaggio **e** per aggiungere connessioni. **Per quanto riguarda i veicoli pesanti, con i livelli-obiettivo per il 2030 proposti all'articolo 3 bis, la quota di veicoli a emissioni zero sul parco totale di veicoli in**

(13) La **diffusione di veicoli elettrici a batteria, veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno necessiterà senza dubbio di** investimenti sostanziali nelle reti elettriche, specialmente per rafforzarne la capacità, la resilienza e lo stoccaggio, per aggiungere connessioni **e adeguare i comportamenti, in modo che le ore di carico massimo siano**

*circolazione e il consumo di energia elettrica nel settore rimarranno limitati. Altrettanto limitato sarà pertanto anche l'impatto sulla rete elettrica.*

*affrontate senza rischi per la sicurezza dell'approvvigionamento.*

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) L'accesso alla formazione e alla riqualificazione in numerosi settori, compreso quello dei veicoli pesanti che deve affrontare cambiamenti fondamentali, è cruciale per una transizione giusta sul piano sociale. Il settore dei veicoli pesanti deve assicurare che i dipendenti abbiano accesso alle opportunità di riqualificazione e che siano incoraggiati a coglierle senza spese a loro carico. Per garantire una transizione equa ed efficace è fondamentale mappare e analizzare i cambiamenti previsti sul mercato del lavoro nel settore dei veicoli pesanti.*

## Emendamento 15

### Proposta di regolamento Considerando 15

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, non è possibile prevedere con precisione se gli sviluppi tecnologici avverranno a una rapidità tale da garantire che la tecnologia con emissioni zero dallo scarico sia una scelta praticabile per tutti gli usi di nicchia. Vi rientra, ad esempio, l'uso di veicoli pesanti a lungo raggio in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche, o l'uso di pullman e autocarri per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. Questi veicoli dovrebbero

(15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, non è possibile prevedere con precisione se gli sviluppi tecnologici avverranno a una rapidità tale da garantire che la tecnologia con emissioni zero dallo scarico sia una scelta praticabile per tutti gli usi. Vi rientra, ad esempio, l'uso di veicoli pesanti a lungo raggio in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche, o l'uso di pullman e autocarri per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. ***I pullman devono essere disponibili anche per***

costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. Alla luce di tali considerazioni è opportuno lasciare un certo margine nell'obiettivo per il 2040 per tener conto degli sviluppi tecnologici a venire.

***motivi di sicurezza nazionale e per il possibile ricorso all'evacuazione di civili.***

Questi veicoli dovrebbero costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. Alla luce di tali considerazioni è opportuno lasciare un certo margine nell'obiettivo per il 2040 per tener conto degli sviluppi tecnologici a venire.

## **Emendamento 16**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(15 bis) L'Unione europea deve continuare ad accelerare la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e conseguire gli obiettivi annuali di riduzione delle emissioni in ogni settore. Per realizzare gli ambiziosi obiettivi del presente regolamento, anche i biocarburanti e i carburanti rinnovabili di origine non biologica, quali i derivati dell'idrogeno, devono svolgere un ruolo importante nella transizione. Per spianare la strada ai veicoli elettrici o a idrogeno a emissioni zero e introdurre una regolamentazione chiara e stabile per la domanda di mercato, è importante stabilire l'ambizioso obiettivo del 90 % per il 2040, poiché attualmente soltanto l'1-2 % dei veicoli pesanti venduti è rappresentato da veicoli elettrici a batteria.***

## **Emendamento 17**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(15 ter) Previa consultazione dei portatori di interessi, è opportuno che la Commissione pubblichi una relazione per l'immatricolazione dei veicoli pesanti alimentati esclusivamente a carburanti***

*rinnovabili a fini di conformità e in linea con il diritto dell'UE e con l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione. La Commissione dovrebbe trasmettere tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, includendovi, se del caso, proposte di misure di follow-up, come ad esempio proposte legislative.*

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 21 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Gli autocarri di tutte le maggiori combinazioni superiori a 70 tonnellate sono generalmente utilizzati per le lunghe distanze e devono essere classificati in un sottogruppo specifico, data la necessità che il relativo calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> sia adeguato alle loro caratteristiche peculiari, al fine di tenere conto dell'effettivo carico utile e del ciclo di guida corretto.***

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 21 – comma 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

I veicoli appartenenti ai gruppi di veicoli omologati le cui emissioni di CO<sub>2</sub> non sono ancora state determinate per ragioni tecniche non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati nel presente regolamento. Si tratta, ad esempio, di veicoli per uso speciale, come gru mobili, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili idrauliche o veicoli per trasporti eccezionali, veicoli fuoristrada, come determinati veicoli utilizzati nelle attività minerarie, silvicole e agricole, nonché altri veicoli con configurazioni non standard degli assi, come i veicoli con più di

I veicoli appartenenti ai gruppi di veicoli omologati le cui emissioni di CO<sub>2</sub> non sono ancora state determinate per ragioni tecniche non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati nel presente regolamento. Si tratta, ad esempio, di veicoli per uso speciale, come gru mobili, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili idrauliche o veicoli per trasporti eccezionali, veicoli fuoristrada, come determinati veicoli utilizzati nelle attività minerarie, silvicole e agricole, nonché altri veicoli con configurazioni non standard degli assi, come i veicoli con più di

quattro assi o più di due assi motore, gli autobus di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 7,5 t e gli autocarri di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 5 t.

quattro assi o più di due assi motore, **nonché** gli autobus di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 7,5 t e gli autocarri di piccole dimensioni con massa massima inferiore a 5 t.

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Considerando 21 – comma 5

#### *Testo della Commissione*

I veicoli professionali, **come gli autocarri per rifiuti**, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, dovrebbero continuare a essere esentati dal calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori.

#### *Emendamento*

I veicoli professionali, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, dovrebbero continuare a essere esentati dal calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori.

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento Considerando 30

#### *Testo della Commissione*

(30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati.

#### *Emendamento*

(30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati **e trasferire i veicoli esistenti riqualificati in veicoli a emissioni zero. L'ammodernamento dei veicoli esistenti rappresenta una grande occasione per accelerare la transizione verso una mobilità a zero emissioni in modo efficiente in termini di costi e sotto il profilo delle risorse.**

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1 Regolamento (UE) 2019/1242 Articolo 1 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi che contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione stabilito nel regolamento (UE) 2018/842<sup>16</sup> **di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra** e degli obiettivi dell'accordo di Parigi<sup>17</sup>, e che assicurano il corretto funzionamento del mercato interno.

---

<sup>16</sup> Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 16 del 19.6.2018, pag. 26).

<sup>17</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

*Emendamento*

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi che contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo **della neutralità climatica e degli obiettivi climatici intermedi** dell'Unione, **come** stabilito nel regolamento (UE) 2018/842 e degli obiettivi dell'accordo di Parigi, e che assicurano il corretto funzionamento del mercato interno.

---

<sup>16</sup> Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 16 del 19.6.2018, pag. 26).

<sup>17</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

**Emendamento 23**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera c**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 1 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

5. I veicoli diversi da quelli di cui al paragrafo 4, immatricolati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio, dalle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, dalle forze armate **o** per assistenza medica d'urgenza, non sono soggetti agli obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub> di cui all'articolo 3 bis, se lo Stato membro ne indica tale uso nel processo di immatricolazione e comunicazione, confermando nei dati

*Emendamento*

5. I veicoli diversi da quelli di cui al paragrafo 4, immatricolati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio, dalle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, dalle forze armate, per assistenza medica d'urgenza, **o gli autocarri della categoria N3 nei gruppi 11, 12 o 16 autorizzati ad essere utilizzati nel loro Stato di immatricolazione per combinazioni di traino con massa massima ammissibile superiore a 70 tonnellate**, non sono soggetti agli obiettivi per

comunicati in conformità dell'allegato IV, parte A, che la destinazione d'uso non può essere altrettanto assicurata da un veicolo a zero emissioni ed è pertanto nell'interesse pubblico assicurarla immatricolando un veicolo con motore a combustione.

le emissioni di CO<sub>2</sub> di cui all'articolo 3 bis, se lo Stato membro ne indica tale uso nel processo di immatricolazione e comunicazione, confermando nei dati comunicati in conformità dell'allegato IV, parte A, che la destinazione d'uso non può essere altrettanto assicurata da un veicolo a zero emissioni ed è pertanto nell'interesse pubblico assicurarla immatricolando un veicolo con motore a combustione.

## **Emendamento 24**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera i**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 23 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**23 bis) "carburanti ammissibili nel quadro del CCF": biogas quale definito all'articolo 2, punto 28, della direttiva (UE) 2018/2001, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001 e carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, che soddisfano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001.**

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera i**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 23 – punto 23 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**23 ter) "fattore di correzione del carbonio (CCF)": un fattore che applica una correzione alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli dallo scarico per la valutazione della conformità, al fine di riflettere l'intensità**

*dell'emissione dei gas a effetto serra e la quota di carburanti ammissibili per il fattore di correzione del carbonio, definiti all'articolo 3, punto 24) del presente regolamento.*

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera i**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 23 – punto 23 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*23 quater) "Combinazioni ultrapesanti": veicoli con massa massima ammissibile superiore a 60 tonnellate, rispetto alla media UE di 40 tonnellate. Poiché la formula per il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> presume che il loro carico utile sia identico a quello dei veicoli pesanti nettamente più piccoli, la formula dovrebbe essere modificata per tenere conto della maggiore efficienza energetica di dette combinazioni in modo da rispecchiare con maggiore precisione le emissioni reali.*

## **Emendamento 27**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 bis. A norma dell'allegato I, punto 1.1.4, si tiene conto dei veicoli pesanti che non sono attribuiti a uno dei sottogruppi di cui al punto 1.1 del medesimo allegato per valutare la conformità dei costruttori alle disposizioni degli obiettivi di riduzione di cui al paragrafo 1.*

## **Emendamento 28**

## Proposta di regolamento

### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 ter – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Per i veicoli di cui all'allegato I, punto 4.2, i costruttori rispettano le quote minime stabilite nell'allegato I, punto 4.3, di veicoli a emissioni zero nel loro parco di veicoli pesanti nuovi. Per gli autobus urbani nuovi la quota di veicoli a emissioni zero è del **100 %** a decorrere dal periodo di riferimento dell'anno 2030.

#### *Emendamento*

1. Per i veicoli di cui all'allegato I, punto 4.2, i costruttori rispettano le quote minime stabilite nell'allegato I, punto 4.3, di veicoli a emissioni zero nel loro parco di veicoli pesanti nuovi. Per gli autobus urbani nuovi la quota di veicoli a emissioni zero è del **90 %** a decorrere dal periodo di riferimento dell'anno 2030 **e del 100 % a decorrere dal periodo di riferimento dell'anno 2035.**

## Emendamento 29

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 ter – paragrafo 2 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri possono decidere di escludere dall'obbligo di cui al presente articolo una quota limitata degli autobus urbani immatricolati in ogni periodo di riferimento, **confermando che la destinazione d'uso del veicolo non può essere altrettanto assicurata da un veicolo a emissioni zero ed è pertanto nell'interesse pubblico assicurarla immatricolando un veicolo non a emissioni zero**, in considerazione del rapporto costi-benefici socioeconomici in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri possono decidere di escludere dall'obbligo di cui al presente articolo una quota limitata degli autobus urbani immatricolati in ogni periodo di riferimento **nell'interesse pubblico**, in considerazione del rapporto costi-benefici socioeconomici in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche **nonché per ragioni di sicurezza nazionale e per far fronte a calamità naturali.**

## Emendamento 30

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4

*Testo della Commissione*

1. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori basano l'aggiudicazione degli appalti pubblici per l'acquisto o l'uso dei veicoli di cui all'articolo 3 ter sull'offerta economicamente più vantaggiosa che include il miglior rapporto qualità/prezzo e il contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.

*Emendamento*

1. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori basano l'aggiudicazione degli appalti pubblici per l'acquisto o l'uso dei veicoli di cui all'articolo 3 ter sull'offerta economicamente più vantaggiosa che include il miglior rapporto qualità/prezzo, il contributo dell'offerta alla sicurezza dell'approvvigionamento **e criteri sociali e ambientali**, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.

**Emendamento 31**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 4 – comma 1 – lettera a bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***a bis) all'articolo 4, primo comma, è aggiunta la lettera c) seguente:***

***"c) l'applicazione del fattore di correzione del carbonio (CCF) dal 2030 in poi calcolato a norma dell'allegato I, punto 2.1.***

***L'effetto del CCF è limitato in modo da tenere conto unicamente delle quantità aggiuntive di carburanti che superano il sotto-obiettivo combinato vincolante per i biocarburanti avanzati e i carburanti rinnovabili di origine non biologica nella quota di energie rinnovabili fornite al settore dei trasporti, come stabilito nella direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio.***

***È fissato un limite massimo per garantire che non più di 10 punti percentuali degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli anni 2030, 2035 e 2040 possano essere raggiunti in virtù dell'effetto del fattore di correzione del carbonio. È***

*pertanto fissato un limite per il periodo 2030-2034 in modo che si tenga conto nel fattore di correzione del carbonio, di cui all'articolo 3 del presente regolamento, di una quota massima del 12,5 % dei carburanti ammissibili per tale fattore. Tale quota sale fino al 17 % per il periodo 2035-2039 e fino al 40 % dal 2040 in poi."*

## **Emendamento 32**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 6 – lettera b bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b bis) all'articolo 5, terzo comma, è aggiunta la lettera c) seguente:*

*"3 bis. Fattore di compensazione attribuito agli autocarri della categoria N3 immatricolati per la prima volta durante il periodo di riferimento e che sono stati autorizzati ad essere utilizzati negli Stati membri con le masse combinate più elevate applicabili ai trasporti combinati supplementari, che superano le 60 tonnellate. Per quanto riguarda il fattore di compensazione di cui al presente articolo, la Commissione adotta, entro il 31 dicembre 2024, un atto delegato a norma dell'articolo 17 per apportare modifiche alla formula di calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori di cui all'allegato I, punto 2.7, allo scopo di compensare la maggiore efficienza energetica delle combinazioni estremamente pesanti e correggere le distorsioni nelle loro emissioni calcolate.*

## **Emendamento 33**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 9 – lettera d**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 4

*Testo della Commissione*

"I crediti e debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo. Eventuali debiti di emissioni residui sono tuttavia liquidati **nei periodi** di riferimento degli anni **2029, 2034 e 2039**.";

*Emendamento*

"I crediti e debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo. Eventuali debiti di emissioni residui sono tuttavia liquidati **nel periodo** di riferimento **dell'anno 2039**.";

**Emendamento 34**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 18**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 15 – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

Nel **2028** la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

*Emendamento*

Nel **2027** la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

**Emendamento 35**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 18**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 15 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***La relazione dovrebbe valutare la possibilità di includere nell'ambito di applicazione gli autocarri della categoria N3 dei gruppi 11, 12 e 16 che possono essere utilizzati nel loro Stato di immatricolazione per combinazioni da rimorchio con una massa massima ammissibile superiore a 70 tonnellate, purché il calcolo delle emissioni di tali veicoli sia stato effettuato per tenere conto***

*delle loro caratteristiche specifiche di trazione di combinazioni pesanti.*

*Entro il 31 dicembre 2025 e, successivamente, ogni anno, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sulla situazione delle condizioni che favoriscono l'introduzione sul mercato di veicoli commerciali pesanti a emissioni zero nell'Unione. In tale relazione la Commissione valuta in particolare, ma non esclusivamente, i seguenti elementi:*

*a) le immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri,*

*b) la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri,*

*c) l'attuazione di diritti di utenza stradale differenziati in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> negli Stati membri,*

*d) il livello del prezzo medio delle quote nell'ambito del nuovo sistema di scambio di quote di emissione relativo al trasporto su strada,*

*e) altre misure a sostegno della diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero.*

*Se la relazione conclude che le condizioni abilitanti, in particolare ai sensi delle lettere b), c) o d), risultano non in linea con gli obiettivi per i costruttori di veicoli di cui agli articoli 3 bis e 3 ter del presente regolamento, si tiene conto dei risultati della relazione per le future revisioni della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, della direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.*

*Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione pubblica una relazione recante una metodologia per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita dei veicoli pesanti immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al*

*Consiglio tale valutazione, includendovi, se del caso, proposte per misure di follow-up, come ad esempio proposte legislative.*

### Emendamento 36

#### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 1.1.4. (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato I – tabella 1

<i>Testo della Commissione</i>	
<i>Emendamento</i>	
<p><b>1.1.4. I nuovi autocarri di piccole dimensioni della categoria N2, che non rientrano in uno dei sottogruppi di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.2 e per i quali non sono a tutt'oggi state determinate emissioni di CO<sub>2</sub> per ragioni tecniche non già a norma del regolamento (UE) 2017/2400, bensì del regolamento (CE) n. 595/2009 e le sue misure di attuazione o del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e le sue misure di attuazione, sono attribuiti, ai fini del presente regolamento, ai seguenti sottogruppi:</b></p>	
<i>Caratteristiche del veicolo</i>	<i>Sottogruppo di veicoli (sg) attribuito ai fini del presente regolamento</i>
<i>Categoria N; Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile* ≤ 5 t</i>	<b>53</b>

### Emendamento 37

#### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 1.2

<i>Testo della Commissione</i>		
1.2. I veicoli professionali sono definiti dai seguenti criteri:		
Categoria del veicolo	Configurazione del telaio	Criteri per i veicoli professionali
N	Autocarro rigido	Per integrare il codice della carrozzeria indicato alla voce 38 del certificato di conformità è utilizzata una delle seguenti cifre, elencate nell'allegato I, appendice 2, del regolamento (UE) 2018/858:

		09, 10, 15, 16, <b>18</b> , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Trattore stradale	Velocità massima non superiore a 79 km/h
<i>Emendamento</i>		
1.2. I veicoli professionali sono definiti dai seguenti criteri:		
Categoria del veicolo	Configurazione del telaio	Criteri per i veicoli professionali
N	Autocarro rigido	Per integrare il codice della carrozzeria indicato alla voce 38 del certificato di conformità è utilizzata una delle seguenti cifre, elencate nell'allegato I, appendice 2, del regolamento (UE) 2018/858:  09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Trattore stradale	Velocità massima non superiore a 79 km/h

## Emendamento 38

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 2.1

Regolamento (UE) 2019/1242

#### Allegato I – punto 2.1

<i>Testo della Commissione</i>	
2.1. Calcolo delle emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> di un veicolo pesante nuovo	
Le emissioni specifiche in g/km di un veicolo pesante nuovo <i>v</i> assegnato a un sottogruppo <i>sg</i> o del suo veicolo primario sono calcolate ricorrendo alla formula:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
dove:	
$\sum_{mp}$	è la somma per tutti i profili di utilizzo <i>mp</i> ( <i>mission profile</i> ) elencati nella tabella 2;

$sg$	è il sottogruppo al quale, conformemente alla sezione 1 del presente allegato, è stato assegnato il veicolo pesante nuovo $v$ ;
$W_{sg,mp}$	è la ponderazione per il profilo di utilizzo specificata ai punti da 2.1.1 a 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	sono le emissioni di $CO_2$ in g/km di un veicolo pesante nuovo $v$ stabilite per uno specifico profilo di utilizzo $mp$ , comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter e normalizzate conformemente all'allegato III;
$CO2p_{v,mp}$	sono le emissioni di $CO_2$ in g/km del veicolo primario di un veicolo pesante nuovo $v$ stabilite per uno specifico profilo di utilizzo $mp$ , comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter.
Per i veicoli a motore a emissioni zero, i valori di $CO2_{v,mp}$ e $CO2p_{v,mp}$ sono fissati a zero.	
<i>Emendamento</i>	
2.1. Calcolo delle emissioni specifiche di $CO_2$ di un veicolo pesante nuovo	
Le emissioni specifiche in g/km di un veicolo pesante nuovo $v$ assegnato a un sottogruppo $sg$ o del suo veicolo primario sono calcolate ricorrendo alla formula:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
dove:	
$\sum_{mp}$	è la somma per tutti i profili di utilizzo $mp$ ( <i>mission profile</i> ) elencati nella tabella 2;
$sg$	è il sottogruppo al quale, conformemente alla sezione 1 del presente allegato, è stato assegnato il veicolo pesante nuovo $v$ ;
$W_{sg,mp}$	è la ponderazione per il profilo di utilizzo specificata ai punti da 2.1.1 a 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	sono le emissioni di $CO_2$ in g/km di un veicolo pesante nuovo $v$ stabilite per uno specifico profilo di utilizzo $mp$ , comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter e normalizzate conformemente all'allegato III;
$CO2p_{v,mp}$	sono le emissioni di $CO_2$ in g/km del veicolo primario di un veicolo pesante nuovo $v$ stabilite per uno specifico profilo di utilizzo $mp$ , comunicate a norma

degli articoli 13 bis e 13 ter.

**$CCF_i$**  è il fattore di correzione del carbonio per il carburante o la miscela di carburanti nell'uso, secondo quanto stabilito all'articolo 3, punto 25, e calcolato in base al paragrafo 7 del presente allegato, da applicare a partire dal 2030.

Per i veicoli a motore a emissioni zero, i valori di  $CO2_{v,mp}$  e  $CO2p_{v,mp}$  sono fissati a zero.

## Emendamento 39

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 2.7.2.

##### *Text proposed by the Commission*

2.7.2. Per i periodi di riferimento dal 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

dove:

$\sum_{sg}$  è la somma sull'insieme dei sottogruppi inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> in questione conformemente al punto 4.2;

$ZLEV$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.3;

$share_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;

$zev_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;

$pv_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;

$MPW_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.6;

$avgCO2_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;

$avgCO2p_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;

$rCO2_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 3.1.2.

##### *Emendamento*

2.7.2. Per i periodi di riferimento dal 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

dove:

- $\sum_{sg}$  è la somma sull'insieme dei sottogruppi inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> in questione conformemente al punto 4.2;
- $ZLEV$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.3;
- $share_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;
- $zev_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;
- $pv_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;
- $MPW_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.6;
- $avgCO2_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;
- $avgCO2p_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;
- $rCO2_{sg}$  corrisponde al valore determinato conformemente al punto 3.1.2.

*$share_{sgEHC}$  è la quota di veicoli pesanti nuovi di categoria N3 del costruttore facenti parte del sottogruppo sg autorizzati ad essere impiegati in una combinazione ultrapesante*

*$\alpha_{sg}$  è il fattore di compensazione per adeguare il carico utile maggiore di una combinazione ultrapesante sugli autocarri del costruttore, in base alla massa massima media ammessa in servizio della combinazione, utilizzando il valore ponderato del risultato della formula seguente:*

*$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4-30})/100$ , per gli autocarri 8x4 della combinazione ultrapesante*

*$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other+19})/100$ , per altri autocarri della combinazione ultrapesante*

*$avgGVW_{sg comb}$  è la media specifica per costruttore nel paese di immatricolazione per la massa massima media ammessa in servizio (tonnellate) per gli autocarri delle combinazioni ultrapesanti in questione nel sottogruppo sg, quando viene soddisfatta la condizione seguente:*

*Ai fini del calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, un autocarro che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento è considerato parte di una combinazione ultrapesante se l'autocarro appartiene alla categoria N3 e la massa massima ammessa in servizio della combinazione dei veicoli nel paese di immatricolazione supera le 60 tonnellate ed è stata comunicata a norma dell'allegato IV, parte A, lettera q bis).*

## Emendamento 40

### Proposta di regolamento

#### ALLEGATO I – punto 4. – 4.1. – tabella 4.2.

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato I – tabella 4.2

<i>Testo della Commissione</i>			
4.2. Sottogruppi di veicoli inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> e degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sottogruppi di veicoli, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di merci, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d), e paragrafo 3	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti agli obiettivi per i veicoli a emissioni zero a norma dell'articolo 3 ter
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tutti i sottogruppi di veicoli di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Emendamento</i>			
4.2. Sottogruppi di veicoli inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> e degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sottogruppi di veicoli, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di merci, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d),	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti agli obiettivi per i veicoli a emissioni zero a norma dell'articolo 3 ter

	e paragrafo 3		
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tutti i sottogruppi di veicoli di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Emendamento 41

### Proposta di regolamento

#### ALLEGATO I – punto 4. – 4.3. – tabella 4.3.1.

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato I – tabella 4.3.1.

<i>Testo della Commissione</i>					
4.3.1. I seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$ a norma dell'articolo 3 bis si applicano ai veicoli del sottogruppo sg per i diversi periodi di riferimento:					
Obiettivi di riduzione di CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$					
Sottogruppi sg		Periodo di riferimento degli anni			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autocarri medi	53, 54	0	43%	64%	90%
Autocarri pesanti > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni degli assi 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10- RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni speciali degli assi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Pullman ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32- C3, 32-DD, 34-C2, 34- C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Veicoli primari	32-C2, 32-	0	43%	64%	90%

dei pullman ( $rfp_{sg}$ )	C3, 32-DD, 34-C2, 34- C3, 34-DD				
Rimorchi		0	7,5%	7,5%	7,5%
Semirimorchi		0	15%	15%	15%
<i>Emendamento</i>					
4.3.1. I seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> $r_{f_{sg}}$ e $rfp_{sg}$ a norma dell'articolo 3 bis si applicano ai veicoli del sottogruppo sg per i diversi periodi di riferimento:					
Obiettivi di riduzione di CO <sub>2</sub> $r_{f_{sg}}$ e $rfp_{sg}$					
Sottogruppi sg		Periodo di riferimento degli anni			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autocarri medi	53, 54	0	43%	64%	90%
Autocarri pesanti > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni degli assi 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10- RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni speciali degli assi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Pullman e autobus interurbani ( $r_{f_{sg}}$ )	<b>31-L2</b> , 32- C2, 32-C3, 32-DD, <b>33- L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34- DD	0	43%	64%	90%
Veicoli primari dei pullman e degli autobus interurbani ( $rfp_{sg}$ )	<b>31-L2</b> , 32- C2, 32-C3, 32-DD, <b>33- L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34- DD	0	43%	64%	90%

Rimorchi	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Semirimorchi	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Semirimorchi</i>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0%	7,5%	7,5%

## Emendamento 42

### Proposta di regolamento Allegato I – punto 4.3.2.

<i>Testo della Commissione</i>					
4.3.2. I seguenti obiettivi di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$ a norma dell'articolo 3 ter si applicano ai veicoli del sottogruppo sg per i diversi periodi di riferimento:					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$					
Sottogruppi sg		Periodo di riferimento degli anni			
		Prima del 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autobus pesanti urbani	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	100%	100%	100%

	<b>31-L2, 33-L2</b>				
<i>Emendamento</i>					
4.3.2. I seguenti obiettivi di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$ a norma dell'articolo 3 ter si applicano ai veicoli del sottogruppo sg per i diversi periodi di riferimento:					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$					
Sottogruppi <small>sg</small>		Periodo di riferimento degli anni			
		Prima del 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autobus pesanti urbani	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

### Emendamento 43

#### Proposta di regolamento

**Allegato I – punto 6 bis (nuovo)** Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato I – punto 7 (nuovo)

<i>Testo della Commissione</i>
<i>Emendamento</i>
<p><b>7. CALCOLO DEL FATTORE DI CORREZIONE DEL CARBONIO (CCF)</b></p> <p><i>Per ciascun carburante o miscela di carburanti i, il fattore di correzione del carbonio (CCF) è calcolato in base al metodo seguente:</i></p> <p><i>Per i "carburanti ammissibili nel quadro del CCF", ai sensi dell'articolo 3, punto 23 ter) (nuovo), <math>CCFi = 1</math>.</i></p> <p><i>Per i carburanti convenzionali e fossili, <math>CCFi = 0</math>.</i></p> <p><i>Per le miscele di carburanti convenzionali e carburanti ammissibili nel quadro del CCF, il CCF è calcolato in base alla formula seguente:</i></p>

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

dove:

*CCFi* è il fattore di correzione del carbonio per una miscela specifica di combustibile convenzionale *i* e di tutti i combustibili ammissibili nel quadro del CCF che possono essere utilizzati per sostituirlo

*SHARESn,i* è la percentuale dei carburanti rinnovabili dichiarata nella banca dati Shares, per l'ultimo periodo di riferimento disponibile *n* e calcolata come la quota media di tutti gli Stati membri dell'UE.

*SHARESn - 1,i* è la percentuale dei carburanti rinnovabili dichiarata nella banca dati Shares, per il penultimo periodo di riferimento disponibile *n* e calcolata come la quota media di tutti gli Stati membri dell'UE.

*SHARESn - 2,i* è la percentuale dei carburanti rinnovabili dichiarata nella banca dati Shares, per il terzultimo periodo di riferimento disponibile *n* e calcolata come la quota media di tutti gli Stati membri dell'UE.

La banca dati Shares è consultabile all'indirizzo:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

## Emendamento 44

### Proposta di regolamento

Allegato IV – parte A – lettera q bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato IV (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*q bis) massa massima per un autocarro di categoria N3 in una combinazione ultrapesante di cui all'allegato I, punto 2.7.2 nel paese di immatricolazione dell'autocarro, se l'autocarro è accoppiato a uno o più semirimorchi/rimorchi a timone;*

## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

<b>Titolo</b>	Modifica del regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO <sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abrogazione del regolamento (UE) 2018/956
<b>Riferimenti</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 29.3.2023
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	ITRE 29.3.2023
<b>Relatore(trice) per parere</b> Nomina	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
<b>Esame in commissione</b>	29.6.2023
<b>Approvazione</b>	12.10.2023
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 31 –: 3 0: 4
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale</b>	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

19.9.2023

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO**

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956  
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Relatore per parere: Andris Ameriks

### **BREVE MOTIVAZIONE**

Sebbene le politiche climatiche ed energetiche dell'UE stiano portando a una significativa riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori, le emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti sono ancora in aumento nell'UE e rappresentano un quarto del totale delle suddette emissioni in Europa. In tale contesto, il trasporto su strada rappresenta il dato più rilevante (oltre il 70 %), con i veicoli pesanti che rappresentano oltre il 27 %. Un fattore chiave all'origine di questo dato è stata la crescita della domanda e dell'attività di trasporto merci a partire dagli anni 2000, che si prevede aumenterà ancora in futuro.

Alla luce di quanto precede, la modifica degli attuali obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti sarà funzionale al raggiungimento degli obiettivi della transizione verde anche alla luce dell'attuale contesto geopolitico: come sottolineato nel piano REPowerEU, l'invasione russa dell'Ucraina ha infatti reso più forte che in passato la necessità di ridurre la dipendenza dell'UE dai combustibili fossili.

In secondo luogo, la riforma può apportare benefici agli operatori e agli utenti dei trasporti. Una più ampia diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista energetico, ottenuta incentivando i produttori ad aumentare l'offerta di veicoli a zero emissioni, consentirà di disporre di modelli di veicoli a zero emissioni più accessibili grazie a una diminuzione complessiva del costo totale di proprietà di tali veicoli.

In terzo luogo, la riforma potrebbe contribuire a rafforzare la leadership industriale, tecnologica e innovativa dell'UE, in particolare nella transizione globale in corso verso una mobilità a zero emissioni, convogliando gli investimenti verso tecnologie a zero emissioni.

Un punto importante della proposta è l'inclusione degli autobus urbani nel regolamento modificativo. La riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nelle aree urbane porterà diversi aspetti positivi, migliorando la qualità dell'aria nelle città e la salute dei singoli cittadini europei. Alla luce di quanto precede, e per quanto riguarda la possibilità di escludere una quota limitata di

autobus di cui all'articolo 3 ter, paragrafo 2, della proposta, il relatore ha sottolineato l'importanza di abbreviare il termine entro il quale la Commissione adotta atti delegati su questa particolare questione al fine di fornire certezza agli operatori economici.

D'altro canto, la transizione dai veicoli alimentati a combustibili fossili ai veicoli a zero emissioni deve tenere conto dei possibili impatti sociali ed economici, al fine di garantire che nessuno sia lasciato indietro nella transizione verso l'obiettivo di un'Europa climaticamente neutra. Le disparità nell'accesso alle reti di trasporto influenzano la vita quotidiana di milioni di persone, in particolare le persone a basso reddito, gli utenti appartenenti a gruppi con esigenze specifiche e le persone che vivono in zone periferiche. Strettamente correlata a questo aspetto è la questione della connettività tra le zone rurali, periurbane e urbane, soprattutto laddove vi sono specificità geografiche, come nel caso delle isole, delle regioni e dei territori ultraperiferiche, delle zone rurali o remote, delle periferiche meno accessibili e delle zone montane. Pertanto, il percorso verso la decarbonizzazione dei trasporti deve prendere in considerazione misure adeguate al fine di garantire l'accessibilità economica e l'accessibilità dei trasporti, evitare la povertà di mobilità e garantire parità di accesso ai centri urbani.

Il relatore sottolinea inoltre che le implicazioni sociali di questa transizione, anche per il settore automobilistico, devono essere pienamente prese in considerazione per consentire che il processo di graduale eliminazione dei veicoli alimentati a combustibili fossili sia accompagnato da misure a favore dei lavoratori di questo specifico settore. Tali misure dovrebbero essere previste nei piani per una transizione giusta e nei piani sociali per il clima. Il relatore propone pertanto che le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso e dalle sanzioni amministrative siano considerate entrate destinate al Fondo sociale per il clima, di recente adozione, al fine di contribuire a una transizione socialmente equa verso la neutralità climatica.

Con il presente parere, il relatore intende garantire che il futuro parco veicoli pesanti contribuisca all'obiettivo di ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti entro il 2050, rispetto al 1990, come indicato nel Green Deal europeo, apportando nel contempo benefici agli operatori e agli utenti dei trasporti europei, la maggior parte dei quali sono PMI, grazie a una più ampia diffusione di veicoli più efficienti sotto il profilo energetico.

## EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di regolamento Considerando 1

##### *Testo della Commissione*

(1) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, adottato nel dicembre del 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è al centro della comunicazione sul "Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019<sup>10</sup>. I gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione non hanno fatto che accentuare la necessità e il valore del Green Deal europeo.

---

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

##### *Emendamento*

(1) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, adottato nel dicembre del 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è al centro della comunicazione sul "Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019<sup>10</sup>. I gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione, ***così come l'impatto della guerra di aggressione illegale, non provocata e ingiustificata della Russia contro l'Ucraina, compresa la ricostruzione dell'Ucraina dopo la guerra,*** non hanno fatto che accentuare la necessità e il valore del Green Deal europeo.

---

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

### Emendamento 2

#### Proposta di regolamento Considerando 2

##### *Testo della Commissione*

(2) Il Green Deal europeo combina un'ampia serie di misure e iniziative tra

##### *Emendamento*

(2) Il Green Deal europeo combina un'ampia serie di misure e iniziative tra

loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Questa transizione incide tuttavia in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Questa transizione incide tuttavia in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come **gli abitanti delle zone periferiche, rurali e remote**, gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 5

##### *Testo della Commissione*

(5) Tutti i settori dell'economia sono tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada.

##### *Emendamento*

(5) Tutti i settori dell'economia sono tenuti a contribuire a tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto su strada, **che è l'unico settore nell'Unione in cui le emissioni sono aumentate a partire dagli anni '90. Il trasporto pesante rappresenta in particolare più di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE e oltre il 6 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Accelerarne la decarbonizzazione è ancora più importante, dal momento che nell'UE l'attività degli autocarri dovrebbe aumentare ancora del 40 % tra il 2019 e il 2050, mentre l'attività di autobus e pullman dovrebbe aumentare del 10 %**

*nello stesso periodo.*

#### **Emendamento 4**

##### **Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 bis) La comunicazione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana<sup>1 bis</sup> sottolinea che le pubbliche amministrazioni dovrebbero garantire la disponibilità di infrastrutture efficienti, interoperabili e di facile utilizzo per la ricarica e il rifornimento di combustibili alternativi. La disponibilità di tali infrastrutture è fondamentale per conseguire l'obiettivo della decarbonizzazione della mobilità urbana. Nel riesame dell'efficacia e degli effetti del presente regolamento, la Commissione dovrebbe tenere conto anche della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri.*

---

*1 bis Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 febbraio 2021, sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, COM(2021) 811 final.*

#### **Emendamento 5**

##### **Proposta di regolamento Considerando 5 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 ter) La comunicazione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana<sup>4 bis</sup> sottolinea che le pubbliche amministrazioni dovrebbero garantire la disponibilità di infrastrutture efficienti,*

*interoperabili e di facile utilizzo per la ricarica e il rifornimento di combustibili alternativi. La disponibilità di tali infrastrutture è fondamentale per conseguire l'obiettivo della decarbonizzazione della mobilità urbana. Nel riesame dell'efficacia e degli effetti del presente regolamento, la Commissione dovrebbe tenere conto anche della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri.*

---

*<sup>4 bis</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 febbraio 2021, sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, COM(2021) 811 final.*

## **Emendamento 6**

### **Proposta di regolamento Considerando 5 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 quater) Gli investimenti per la decarbonizzazione dei mezzi di trasporto passeggeri non dovrebbero avere un impatto negativo sull'accesso alla mobilità, con il rischio di aggravare i problemi della povertà di mobilità e di esclusione delle zone scarsamente popolate.*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento Considerando 5 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 quinquies) Sebbene la revisione del presente regolamento<sup>1 bis</sup> rientri nel*

*conseguimento degli obiettivi ambientali della decarbonizzazione del trasporto su strada al fine di contrastare i cambiamenti climatici, essa dovrebbe anche tenere conto delle significative conseguenze sul piano industriale e sociale per garantire l'occupazione e una mobilità accessibile per tutti.*

---

*1 bis Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Piano REPowerEU", COM(2022) 230 final del 18 maggio 2022.*

## **Emendamento 8**

### **Proposta di regolamento Considerando 8**

#### *Testo della Commissione*

(8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario **rafforzare** gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

#### *Emendamento*

(8) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conformemente al principio dell'"efficienza energetica al primo posto", è necessario **valutare** gli obblighi di riduzione stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 per i veicoli pesanti. Occorre anche definire un percorso chiaro di riduzione post 2030, affinché questo settore contribuisca al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

## **Emendamento 9**

### **Proposta di regolamento Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(9) L'esistenza di obblighi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe incentivare l'aumento dei veicoli a **emissioni zero** immessi sul mercato dell'Unione, apportando così benefici agli utenti e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. Tra i veicoli a emissioni **zero** figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche proseguono.

*Emendamento*

(9) L'esistenza di obblighi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovrebbe incentivare l'aumento dei veicoli a **zero-basse emissioni** immessi sul mercato dell'Unione, apportando così benefici agli utenti e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. ***Nell'Unione l'industria automobilistica rimane uno dei pilastri dell'economia, in quanto contribuisce al 7 % del PIL europeo, genera 4,6 milioni di posti di lavoro e rimane all'avanguardia dell'innovazione tecnologica, con 60 miliardi di EUR investiti ogni anno in ricerca e sviluppo. L'industria deve essere accompagnata nella sua transizione ambientale e digitale, dato che i costruttori europei devono ora far fronte a una triplice pressione, con norme ambientali più rigorose, un aumento del fabbisogno di investimenti nell'innovazione e una maggiore concorrenza internazionale. Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> devono diventare tecnologicamente neutrali nel conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli. I veicoli a zero-basse emissioni, alimentati a biocarburanti avanzati o a carburanti sintetici, sono definiti nella direttiva (UE) 2018/2001<sup>1 bis</sup>.*** Tra i veicoli a **zero-basse** emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche proseguono.

---

<sup>1 bis</sup> ***Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione).***

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) I veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno hanno forti potenzialità per decarbonizzare alcuni segmenti del settore del trasporto pesante ed è opportuno incoraggiarne lo sviluppo, pur tenendo conto del fatto che nessuna tecnologia è priva di impatto ambientale. Laddove l'elettrificazione non sia possibile o risulti meno efficiente e i veicoli a idrogeno non siano appropriati o competitivi sul piano dei costi, il principio della neutralità tecnologica consente di garantire parità di condizioni con altre tecnologie più mature.***

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento Considerando 9 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 ter) In seguito alla consultazione dei portatori di interessi, entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento, la Commissione dovrebbe presentare una proposta per immatricolare i veicoli pesanti alimentati esclusivamente da carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini della conformità alla legislazione dell'UE e all'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione.***

## Emendamento 12

### Proposta di regolamento Considerando 10

*Testo della Commissione*

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere **fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri** la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e stimoli l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

*Emendamento*

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero essere **coerenti con la disponibilità di condizioni abilitanti, ossia una rete sufficientemente fitta di infrastrutture per i combustibili alternativi, al fine di promuovere** la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione e stimoli l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

**Emendamento 13**

**Proposta di regolamento  
Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(10 bis) Il principio di neutralità tecnologica è fondamentale per garantire l'efficienza e una pluralità di soluzioni, preservare e accelerare l'innovazione e lo sviluppo, anche nelle tecnologie di rottura, e consentire la flessibilità del mercato e la diversità dei comportamenti sociali. In tal senso, è importante non ridurre il trasporto su strada in modo restrittivo a un'unica tecnologia, ma incoraggiare l'innovazione e la complementarità tra tecnologie alternative efficienti, come l'uso combinato di veicoli ibridi e combustibili a basse emissioni di carbonio. Inoltre, un approccio universale a livello europeo ("one size fits all") sarebbe compromesso dalla grande diversità economica, sociale, geografica e infrastrutturale all'interno degli Stati membri e tra di essi, mentre una gamma di tecnologie complementari consente a ciascuna regione di mettere in atto le soluzioni che ritiene più adatte al fine di**

*ridurre le emissioni.*

## **Emendamento 14**

### **Proposta di regolamento Considerando 10 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(10 ter)** *Per integrare l'impegno del presente regolamento verso un aumento della disponibilità e della diffusione dei veicoli a emissioni zero, sarebbe opportuno introdurre un fattore di correzione del carbonio, al fine di riflettere in modo adeguato il contributo dell'uso dei carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come i biocarburanti, il biogas, i carburanti da biomassa e i carburanti sintetici in sede di valutazione del rispetto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione.*

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento Considerando 11 – comma 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

La nuova strategia industriale aggiornata<sup>14</sup> prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con

La nuova strategia industriale aggiornata<sup>14</sup> prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con

iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa" Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero.

iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa" Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero. ***Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta anche agli effetti che tale transizione avrà sulle PMI lungo la catena di approvvigionamento.***

---

<sup>14</sup> Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

---

<sup>14</sup> Comunicazione della Commissione "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa, COM(2021) 350 final del 5 maggio 2021.

## Emendamento 16

### Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(11 bis) Lo sviluppo rapido dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento necessita della disponibilità di installatori qualificati. Gli investimenti nella riqualificazione e nello sviluppo delle competenze sarà una tappa fondamentale nel conseguimento degli obiettivi del presente regolamento e garantirà una transizione giusta nel***

## **Emendamento 17**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 12**

##### *Testo della Commissione*

(12) Gli obiettivi per il parco veicoli dell'Unione devono necessariamente essere accompagnati dallo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento, oggetto della proposta della Commissione di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>16</sup>.

##### *Emendamento*

(12) Gli obiettivi per il parco veicoli dell'Unione devono necessariamente essere accompagnati dallo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento ***accessibile al pubblico***, oggetto della proposta della Commissione di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>16</sup>. ***Per la ricarica notturna e a destinazione è altrettanto importante prevedere la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento in luoghi privati quali centri logistici e depositi privati. È essenziale non lasciare indietro nessuna regione dell'Unione e affrontare opportunamente le disparità regionali nella diffusione delle infrastrutture per i combustibili alternativi, in particolare nelle regioni meno sviluppate o con esigenze e circostanze specifiche, come le regioni rurali e scarsamente popolate, remote e ultraperiferiche, insulari e montane. La rete pubblica e privata di stazioni di ricarica e rifornimento è una condizione abilitante affinché i costruttori siano in grado di conseguire gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub>.***

---

<sup>16</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

---

<sup>16</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14 luglio 2021.

## Emendamento 18

### Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(12 bis)** *L'adeguata realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi è un prerequisito essenziale per lo sviluppo del mercato dei veicoli a zero-basse emissioni e, di conseguenza, per il successo del presente regolamento. In tale contesto, maggiori ambizioni negli obiettivi di riduzione delle emissioni del presente regolamento, anche per quanto riguarda gli obiettivi intermedi, dovrebbero andare di pari passo con un aumento degli obiettivi di realizzazione nell'ambito della revisione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi; è pertanto fondamentale che gli investimenti a favore della loro realizzazione siano mantenuti e rafforzati. Agli Stati membri dovrebbero essere forniti aiuto e sostegno sufficienti per conseguire l'obiettivo, dati i loro bisogni di investimento significativi in un decennio in cui aumenteranno le perdite di gettito fiscale e i trasferimenti delle entrate fiscali verso i carburanti alternativi. Alla luce di ciò, è importante sottolineare che la questione del rifornimento è indissolubilmente legata all'autonomia stessa dei veicoli, in quanto più aumenta quest'ultima, più diminuisce la necessità di un rifornimento frequente, e che la Commissione dovrebbe quindi tenere conto degli sviluppi tecnologici, in particolare in relazione all'autonomia delle batterie, per quanto concerne la realizzazione delle infrastrutture.*

## Emendamento 19

### Proposta di regolamento Considerando 12 ter (nuovo)

**(12 ter)** *Gli obblighi minimi relativi all'infrastruttura di ricarica per i veicoli pesanti stabiliti dal regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi potrebbero non soddisfare del tutto quanto richiesto dal rafforzamento dei livelli prestazionali in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>. È pertanto di fondamentale importanza che gli strumenti di finanziamento nazionali e dell'UE diano priorità al sostegno ai progetti che sviluppano ulteriormente l'infrastruttura per i combustibili alternativi.*

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

Emendamento

**(13)** *La transizione verso la neutralità climatica richiede investimenti sostanziali nelle reti elettriche, specialmente per rafforzarne la capacità, la resilienza e lo stoccaggio e per aggiungere connessioni. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, con i livelli-obiettivo per il 2030 proposti all'articolo 3 bis, la quota di veicoli a emissioni zero sul parco totale di veicoli in circolazione e il consumo di energia elettrica nel settore rimarranno limitati. Altrettanto limitato sarà pertanto anche l'impatto sulla rete elettrica.*

**(13)** *Lo sviluppo di veicoli elettrici a batteria, veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno necessiterà senza dubbio di investimenti sostanziali nelle reti elettriche, specialmente per rafforzarne la capacità, la resilienza e lo stoccaggio, per aggiungere connessioni e adeguare i comportamenti, in modo che le ore di carico massimo siano affrontate senza rischi per la sicurezza dell'approvvigionamento.*

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

**(13 bis)** *L'adozione sul mercato di veicoli pesanti a emissioni zero dipende da condizioni abilitanti che consentano agli autotrasportatori di gestire i veicoli senza soluzione di continuità e in modo più redditizio rispetto ai veicoli diesel convenzionali. La disponibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento, misure efficaci di fissazione del prezzo del carbonio, compresi i diritti di utenza stradale differenziati in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, e normative in materia di veicoli favorevoli e ben coordinate rappresentano condizioni abilitanti fondamentali che esulano dal controllo diretto dei costruttori di veicoli. È pertanto necessario monitorare su base annua lo stato delle condizioni abilitanti più significative. Se una o più condizioni abilitanti risultano non in linea con gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> per i costruttori di veicoli, è opportuno rivedere gli obiettivi e rinunciare alle sanzioni pecuniarie (indennità per le emissioni di CO<sub>2</sub> in eccesso) per i costruttori dei veicoli.*

## **Emendamento 22**

### **Proposta di regolamento Considerando 13 ter (nuovo)**

**(13 ter)** *Alcune condizioni abilitanti che consentono agli autotrasportatori di gestire i veicoli pesanti a emissioni zero senza soluzione di continuità sono fondamentali per l'adozione precoce sul mercato di tali veicoli. Pertanto lo stato delle condizioni abilitanti più di rilievo, come la capacità ottimale della rete, lo stoccaggio, l'infrastruttura di ricarica e rifornimento nonché le misure efficaci di fissazione del prezzo del carbonio,*

*dovrebbero essere monitorate regolarmente e tenute in considerazione nel riesame del presente regolamento.*

## **Emendamento 23**

### **Proposta di regolamento Considerando 14**

#### *Testo della Commissione*

(14) I costruttori dovrebbero disporre di sufficiente flessibilità per adeguare nel tempo il proprio parco veicoli così da gestire la transizione verso veicoli a **emissioni zero** in modo efficiente in termini di costi, **ed** è pertanto opportuno mantenere l'approccio che consiste nel ridurre i livelli-obiettivo in fasi quinquennali.

#### *Emendamento*

(14) I costruttori dovrebbero disporre di sufficiente flessibilità per adeguare nel tempo il proprio parco veicoli così da gestire la transizione verso veicoli a **zero-basse emissioni** in modo efficiente in termini di costi. ***Gli obiettivi progressivamente più ambiziosi di riduzione delle emissioni hanno determinato un aumento dei costi di conformità per i costruttori.*** È pertanto opportuno mantenere l'approccio che consiste nel ridurre i livelli-obiettivo in fasi quinquennali.

## **Emendamento 24**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(14 bis) Il presente regolamento mira ad accelerare la transizione verso una mobilità neutra in termini di emissioni di carbonio in base al principio della neutralità tecnologica. Per completare gli sforzi verso una crescente disponibilità di veicoli a emissioni zero, viene introdotto un fattore di correzione del carbonio per tenere debitamente conto del contributo derivante dall'uso di carburanti rinnovabili sostenibili in sede di valutazione del rispetto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione. Il presente***

*regolamento mira ad accelerare la transizione verso una mobilità neutra in termini di emissioni di carbonio in base al principio della neutralità tecnologica. A integrazione degli sforzi verso una crescente disponibilità di veicoli a emissioni zero, viene introdotto un fattore di correzione del carbonio per tenere debitamente conto del contributo derivante dall'uso di carburanti rinnovabili sostenibili in sede di valutazione del rispetto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione.*

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 ter) Il presente regolamento mira ad accelerare la transizione verso una mobilità neutra in termini di emissioni di carbonio in base al principio della neutralità tecnologica. A integrazione degli sforzi verso una crescente disponibilità di veicoli a emissioni zero, viene introdotto un fattore di correzione del carbonio per tenere debitamente conto del contributo derivante dall'uso di carburanti rinnovabili sostenibili in sede di valutazione del rispetto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione.*

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 quater) A differenza del settore automobilistico, i veicoli commerciali*

*sono strumenti essenziali e flessibili per il trasporto di merci e persone e rimangono vitali per l'economia europea. L'accessibilità economica per i clienti, l'autonomia di guida limitata, i lunghi tempi di ricarica e la ridotta capacità di carico sono elementi che potrebbero impedire il rapido passaggio alle tecnologie a zero emissioni.*

## **Emendamento 27**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 quinquies) Per consentire una rapida transizione verso le emissioni zero, è necessario sviluppare un insieme completo di condizioni abilitanti essenziali. Fornire ai clienti il giusto livello di risorse per colmare il divario di prezzo con i veicoli convenzionali e la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento sufficientemente densa e adatta ai veicoli commerciali pesanti sono fattori essenziali.*

## **Emendamento 28**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 sexies) La transizione verde dovrebbe inoltre affrontare l'importanza della dimensione sociale per garantire che le nuove tecnologie non compromettano l'accessibilità, anche economica, per tutti. Nell'adottare nuove norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti è importante tenere conto delle significative ripercussioni economiche e sociali della transizione verde e della necessità di salvaguardare l'occupazione e preservare*

## **Emendamento 29**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 septies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 septies) Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta all'impatto che tale transizione avrà sulle micro, piccole e medie imprese (PMI) lungo la catena di approvvigionamento del settore automobilistica e alle regioni e comunità colpite con particolare durezza, che potrebbero essere più vulnerabili a causa della presenza di un'industria automobilistica intensiva.*

## **Emendamento 30**

### **Proposta di regolamento Considerando 15**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, non è possibile prevedere con precisione se gli sviluppi tecnologici avverranno a una rapidità tale da garantire che la tecnologia con emissioni zero dallo scarico sia una scelta praticabile per tutti gli usi di nicchia. Vi rientra, ad esempio, l'uso di veicoli pesanti a lungo raggio in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche, o l'uso di pullman e autocarri per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. Questi veicoli dovrebbero costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. Alla luce di tali considerazioni è opportuno ***lasciare un certo margine nell'obiettivo per il 2040 per tener conto degli sviluppi tecnologici a venire.***

(15) Data la struttura eterogenea del parco autocarri, non è possibile prevedere con precisione se gli sviluppi tecnologici avverranno a una rapidità tale da garantire che la tecnologia con emissioni zero dallo scarico sia una scelta praticabile per tutti gli usi di nicchia. Vi rientra, ad esempio, l'uso ***di veicoli ultrapesanti e*** di veicoli pesanti a lungo raggio in specifiche condizioni geomorfologiche e meteorologiche, o l'uso di pullman e autocarri per attività essenziali di sicurezza che le tecnologie a emissioni zero dallo scarico non possono assicurare. Questi veicoli dovrebbero costituire una quota limitata del parco veicoli pesanti. Alla luce di tali considerazioni, ***il riesame del presente regolamento dovrebbe tener conto dello sviluppo tecnologico di tali***

*veicoli in un possibile riesame degli obiettivi. È importante valutare a livello di Unione le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali pesanti prodotte durante l'intero ciclo di vita. A tal fine, è opportuno che la Commissione consideri, non oltre un anno dopo l'entrata in vigore del regolamento, la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per una valutazione e una comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita dei veicoli commerciali pesanti immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione dovrebbe adottare misure di follow-up, incluse, se del caso, proposte legislative.*

## **Emendamento 31**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(15 bis) Le combinazioni ultrapesanti sono veicoli con masse e spesso anche dimensioni superiori alla norma. Hanno una maggiore efficienza energetica e un uso relativo di carburante ridotto, grazie ai carichi utili superiori rispetto alla media degli autocarri dell'UE. Tuttavia nell'attuale formula di calcolo relativa agli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti ciò non viene preso in considerazione. Al fine di correggere questo dato e riflettere in modo più realistico le emissioni di gas a effetto serra, la formula di calcolo dovrebbe essere modificata di conseguenza.*

## **Emendamento 32**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 ter)** *In seguito alla consultazione dei portatori di interessi, entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento, la Commissione dovrebbe presentare una proposta per immatricolare i veicoli pesanti alimentati esclusivamente da carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini della conformità alla legislazione dell'UE e all'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione.*

### **Emendamento 33**

**Proposta di regolamento  
Considerando 15 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 quater)** *I carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come biogas, biocarburanti o carburanti sintetici, possono contribuire a una significativa riduzione della CO<sub>2</sub> e al miglioramento della qualità dell'aria già oggi nonché avere un ruolo fondamentale nella transizione. Al contempo, possono far parte della soluzione in futuro nei casi in cui sia difficile o impossibile disporre di un autocarro elettrico o a idrogeno.*

### **Emendamento 34**

**Proposta di regolamento  
Considerando 15 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 quinquies)** *Dato che una parte significativa degli autocarri prodotti nell'UE viene esportata in tutto il mondo e che il settore è esposto a una forte concorrenza internazionale, la leadership industriale dei costruttori e dei fornitori*

*europei che operano a livello globale deve essere protetta e rafforzata, rispettando per quanto possibile il principio della neutralità tecnologica, che è fondamentale per garantire la capacità dell'innovazione e della concorrenza.*

## **Emendamento 35**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(15 sexies) Questa normativa ha un ruolo fondamentale nel fornire un vantaggio competitivo ai veicoli a emissioni zero rispetto ai veicoli alimentati con carburanti fossili, diminuendo gradualmente le disparità economiche fra loro. Tuttavia l'adeguato sostegno di altre normative nazionali e dell'UE nonché i meccanismi e i fondi finanziari sono fondamentali per abbassare i costi e rendere fattibile il trasporto a emissioni zero sul piano commerciale.*

## **Emendamento 36**

### **Proposta di regolamento Considerando 17**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17) Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'Unione dal 2030 in poi, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero molto più alto di veicoli a emissioni zero. In tale contesto, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a zero-basse emissioni ("ZLEV", zero- and low-emission vehicles) non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/1242. Questo meccanismo*

*soppresso*

*dovrebbe pertanto essere soppresso a partire dal 2030.*

#### *Motivazione*

*Rimangono i veicoli ZLEV.*

### **Emendamento 37**

#### **Proposta di regolamento Considerando 18**

##### *Testo della Commissione*

(18) *La possibilità di destinare le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come disposto dall'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1242 e se ne è concluso che farebbe lievitare in modo significativo gli oneri amministrativi, senza apportare benefici diretti al settore automobilistico nella sua transizione.* Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero *pertanto continuare ad* essere considerate entrate *del bilancio generale dell'Unione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1242.*

##### *Emendamento*

(18) Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate entrate *destinate a una specifica linea di bilancio "Sostegno al settore automobilistico" del Fondo sociale per il clima, allo scopo di garantire una transizione giusta verso un'economia climaticamente neutra, in particolare per mitigare eventuali effetti negativi che la transizione nel settore automobilistico esercita sull'occupazione in tutti gli Stati membri interessati, specialmente nelle regioni e nelle comunità più colpite dalla transizione.*

### **Emendamento 38**

#### **Proposta di regolamento Considerando 21 – comma 1**

##### *Testo della Commissione*

I veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della legislazione in materia di omologazione degli autoveicoli, come i trattori agricoli e forestali, i veicoli **progettati e** costruiti per essere utilizzati dalle forze armate e i veicoli cingolati, le cui emissioni di CO<sub>2</sub> non sono determinate,

##### *Emendamento*

I veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della legislazione in materia di omologazione degli autoveicoli, come i trattori agricoli e forestali, i veicoli costruiti per essere utilizzati dalle forze armate **e di sicurezza** e i veicoli cingolati, le cui emissioni di CO<sub>2</sub> non sono

non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati nel presente regolamento.

determinate, non devono rispettare gli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub> fissati nel presente regolamento.

## **Emendamento 39**

### **Proposta di regolamento Considerando 21 – comma 5**

#### *Testo della Commissione*

I veicoli professionali, come gli autocarri per rifiuti, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, dovrebbero continuare a essere esentati dal calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori.

#### *Emendamento*

I veicoli professionali, come gli autocarri per rifiuti, gli autocarri a cassoni ribaltabili o i camion betoniera, dovrebbero continuare a essere esentati dal calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori. ***D'altra parte i veicoli professionali a zero-basse emissioni potrebbero essere usati ai fini del presente regolamento e per stabilire il rispetto da parte del costruttore degli specifici obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub>.***

## **Emendamento 40**

### **Proposta di regolamento Considerando 23**

#### *Testo della Commissione*

***(23) Ai fini delle nuove disposizioni sul trasferimento di veicoli tra costruttori e dell'introduzione dell'esenzione per i costruttori che producono solo pochi veicoli, è opportuno aggiungere al regolamento (UE) 2019/1242 la definizione del termine "gruppo di soggetti collegati", seguendo in sostanza la terminologia del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup> per i veicoli leggeri.***

#### *Emendamento*

***soppresso***

---

<sup>20</sup> ***Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di***

**CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).**

*Motivazione*

*L'attuazione di un meccanismo di trasferimento, come proposto, tra le aziende che rientrano nei criteri del "gruppo di costruttori collegati" creerebbe potenziali distorsioni del mercato, dato che solo alcuni costruttori europei beneficerebbero di tale disposizione. Inoltre il metodo creerebbe due potenziali posizioni dominanti sul mercato.*

**Emendamento 41**

**Proposta di regolamento  
Considerando 24**

*Testo della Commissione*

(24) Per stabilire gli obblighi dei singoli costruttori, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il nuovo parco veicoli pesanti dell'Unione dovrebbero essere tradotti in obiettivi di riduzione specifici per sottogruppi da definire in base alle caratteristiche tecniche dei veicoli che li compongono.

*Emendamento*

(24) Per stabilire gli obblighi dei singoli costruttori, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il nuovo parco veicoli pesanti dell'Unione dovrebbero essere tradotti in obiettivi di riduzione specifici per sottogruppi da definire in base alle caratteristiche tecniche dei veicoli che li compongono, ***tenendo conto tuttavia dei possibili ritardi nelle consegne e nell'immissione sul mercato di alcuni gruppi di veicoli dovuti alle difficoltà di approvvigionamento ai costruttori di alcuni componenti esterni.***

*Motivazione*

*I costruttori non dovrebbero essere ritenuti responsabili se le difficoltà di approvvigionamento esterne (relative ai semiconduttori, ad esempio) ritardano l'immissione sul mercato di alcuni modelli di veicoli, incidendo così sulla fornitura di veicoli pesanti puliti alla flotta europea.*

**Emendamento 42**

**Proposta di regolamento  
Considerando 27 bis (nuovo)**

**(27 bis) Gli autobus ribassati, che sono immatricolati solo in classe II, sono progettati per le operazioni interurbane e possono essere chiaramente identificati. Dati i loro profili di utilizzo interurbani non dovrebbero essere soggetti alla quota di emissioni zero degli autobus urbani. I veicoli ribassati di classe II dovrebbero invece essere trattati come i veicoli e i pullman interurbani non ribassati.**

*Motivazione*

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

**Emendamento 43**

**Proposta di regolamento  
Considerando 28**

(28) Il fattore per zero-basse emissioni dovrebbe essere applicato per l'ultima volta nel periodo di riferimento dell'anno **2029**, **perché successivamente non è più ritenuto necessario per** incentivare l'ingresso sul mercato di veicoli a zero emissioni.

(28) Il fattore per zero-basse emissioni dovrebbe essere applicato per l'ultima volta nel periodo di riferimento dell'anno **2039**, **al fine di continuare a** incentivare l'ingresso sul mercato di veicoli a zero emissioni **nel settore dei veicoli pesanti.**

*Motivazione*

*La penetrazione del mercato delle tecnologie a zero emissioni nel settore dei veicoli pesanti è*

*incerta e strettamente collegata alla disponibilità di condizioni di riferimento abilitanti e all'accettabilità da parte dei clienti. Il regolamento dovrebbe continuare a prevedere una certa flessibilità nell'aiutare i costruttori di veicoli a promuovere e vendere i nuovi veicoli a zero emissioni. Per questi motivi il fattore ZLEV dovrebbe essere esteso per tutto il periodo di validità del presente regolamento.*

## **Emendamento 44**

### **Proposta di regolamento Considerando 30**

#### *Testo della Commissione*

(30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati.

#### *Emendamento*

(30) Allo scopo di rafforzare lo sviluppo di nuove tecnologie a emissioni zero nelle piccole e medie imprese specializzate dovrebbe anche essere possibile trasferire veicoli a emissioni zero tra soggetti non collegati ***e trasferire i veicoli esistenti riqualificati in veicoli a emissioni zero. I veicoli esistenti riqualificati rappresentano una grande opportunità per accelerare la transizione verso una mobilità a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi e delle risorse.***

## **Emendamento 45**

### **Proposta di regolamento Considerando 42 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(42 bis) Il presente regolamento mira ad accelerare la transizione verso una mobilità neutra in termini di emissioni di carbonio in modo tecnologicamente neutrale. A integrazione degli sforzi verso una crescente disponibilità di veicoli a emissioni zero, viene introdotto un fattore di correzione del carbonio per tenere debitamente conto del contributo derivante dall'uso di carburanti rinnovabili sostenibili, tra cui biocarburanti, carburanti a biomassa e***

*carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto, in sede di valutazione del rispetto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione.*

## **Emendamento 46**

### **Proposta di regolamento Considerando 42 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(42 ter) Al fine di accelerare la transizione viene introdotto un meccanismo basato su un fattore di correzione del carbonio che riflette l'intensità della CO<sub>2</sub> e la quota di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>.*

## **Emendamento 47**

### **Proposta di regolamento Considerando 42 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(42 quater) Viene introdotta una nuova definizione di "carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>" per autorizzare i carburanti rinnovabili definiti nella direttiva (UE) 2018/2001, che comprendono i biocarburanti, il biogas, i bioliquidi, i carburanti a biomassa e i carburanti rinnovabili di origine non biologica o i carburanti derivanti da carbonio riciclato.*

## **Emendamento 48**

### **Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 2 – lettera a Regolamento (UE) 2019/1242 Articolo 2 – paragrafo 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

b)  $N_1$ , che non rientrano nel regolamento (UE) 2019/631,  $N_2$  e  $N_3$ ;

*Emendamento*

b)  $N_2$  con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 5 tonnellate e  $N_3$ ;

#### **Emendamento 49**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera a**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) si applica anche, ai fini del presente regolamento, ai veicoli professionali a zero-basse emissioni.*

#### **Emendamento 50**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera c**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 2 – paragrafo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*4 bis. I gruppi di veicoli 11, 12 e 16 della categoria  $N_3$  non devono essere soggetti agli obiettivi per le emissioni di  $CO_2$  stabiliti all'articolo 3 bis del presente regolamento.*

#### **Emendamento 51**

##### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera i**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 23 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*23 bis) "carburanti neutri dal punto di*

*vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>": tutti i carburanti per i quali le emissioni del carburante al momento dell'uso (e u) possono essere considerate pari a zero e che pertanto non producono emissioni nette di gas a effetto serra o impronta di carbonio, e che sono conformi al principio di neutralità tecnologia e ai criteri di sostenibilità di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 e agli atti delegati associati. Sono compresi i biocarburanti, il biogas, i bioliquidi, i carburanti a biomassa e i carburanti rinnovabili di origine non biologica o i carburanti derivanti da carbonio riciclato.*

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera i**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 23 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*23 ter) "fattore di correzione del carbonio": un fattore che applica una correzione alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli dallo scarico per la valutazione della conformità, al fine di riflettere l'intensità dell'emissione dei gas a effetto serra e la quota di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, definiti dall'articolo 3 punto 12 bis) del presente regolamento.*

## **Emendamento 53**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/124

Articolo 3 ter – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Per i veicoli di cui all'allegato I,

1. Per i veicoli di cui all'allegato I,

punto 4.2, i costruttori rispettano le quote minime stabilite nell'allegato I, punto 4.3, di veicoli a emissioni zero nel loro parco di veicoli pesanti nuovi. Per gli autobus urbani nuovi la quota di veicoli a emissioni zero è **del 100 %** a decorrere dal periodo di riferimento dell'anno 2030.

punto 4.2, i costruttori rispettano le quote minime stabilite nell'allegato I, punto 4.3, di veicoli a emissioni zero nel loro parco di veicoli pesanti nuovi. Per gli autobus urbani nuovi la quota di veicoli a emissioni zero è **dell'80 %** a decorrere dal periodo di riferimento dell'anno 2030, **per arrivare progressivamente al 100 %, in linea con il mercato e le condizioni abilitanti;**

## **Emendamento 54**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 1 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) del **45 %** per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2030 al 2034,

#### *Emendamento*

b) del **30 %** per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2030 al 2034,

## **Emendamento 55**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 1 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) del **65 %** per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2035 al 2039,

#### *Emendamento*

c) del **50 %** per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2035 al 2039,

## **Emendamento 56**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 bis – paragrafo 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

d) del **90 %** per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni dal 2040 in poi.

*Emendamento*

d) del **75 %** per tutti i sottogruppi di veicoli per i periodi di riferimento degli anni dal 2040 in poi.

**Emendamento 57**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 quater

*Testo della Commissione*

**Articolo 3 quater**

*Emendamento*

**soppresso**

*Motivazione*

*Il contenuto dell'articolo 3 quater non è chiaro dal punto di vista degli enti appaltanti. Gli appalti pubblici non dovrebbero essere ulteriormente complicati in una situazione in cui le autorità pubbliche mirano già a una transizione verde. I requisiti proposti sono poco chiari e sproporzionati rispetto alle mansioni e ai poteri degli enti appaltanti. Gli enti appaltanti hanno un margine molto limitato di influenzare, ad esempio, l'affidabilità delle consegne o la disponibilità dei pezzi di ricambio.*

**Emendamento 58**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) i dati comunicati per i veicoli pesanti nuovi del costruttore immatricolati nel periodo di riferimento precedente; e;

*Emendamento*

a) i dati comunicati per i veicoli pesanti nuovi del costruttore immatricolati nel periodo di riferimento precedente, **compresi i veicoli professionali a zero-basse emissioni**; e;

**Emendamento 59**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 bis) all'articolo 4, primo comma, è aggiunta la lettera b bis) seguente:*

*b bis) l'applicazione del fattore di correzione del carbonio calcolato conformemente all'allegato I, paragrafo 7 (nuovo).*

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 ter) Metodo per immatricolare i veicoli pesanti alimentati esclusivamente a carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>*

*è inserito il seguente articolo 4 bis:*

*Articolo 4 bis*

*In seguito alla consultazione dei portatori di interessi, entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento, la Commissione elabora un metodo per immatricolare i veicoli pesanti alimentati esclusivamente da carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini della conformità alla legislazione dell'UE e all'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione.*

**Emendamento 61**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 6 – lettera a**

*Testo della Commissione*

A partire dal 1° luglio 2020 e per ogni periodo di riferimento successivo **fino al periodo di riferimento dell'anno 2029**, per ciascun costruttore la Commissione determina il fattore per zero-basse emissioni, per il periodo di riferimento precedente.

*Emendamento*

A partire dal 1° luglio 2020 e per ogni periodo di riferimento successivo, per ciascun costruttore la Commissione determina il fattore per zero-basse emissioni, per il periodo di riferimento precedente.

## **Emendamento 62**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 – lettera c**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 5 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

4. Il fattore per zero-basse emissioni riduce al massimo del **3** % le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore. I veicoli a emissioni zero di categoria N, eccetto quelli dei sottogruppi 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, contribuiscono a tale fattore riducendo al massimo **dell'1,5** % le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore.;

*Emendamento*

4. Il fattore per zero-basse emissioni riduce al massimo del **10** % le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore. I veicoli a emissioni zero di categoria N, eccetto quelli dei sottogruppi 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, contribuiscono a tale fattore riducendo al massimo **del 3** % le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore.;

## **Emendamento 63**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 9 – lettera d**

Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 4

*Testo della Commissione*

I crediti e debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo.

*Emendamento*

I crediti e debiti di emissioni acquisiti nei periodi di riferimento degli anni che vanno dal 2025 al 2039 sono riportati, se del caso, da un periodo di riferimento al successivo.

***Eventuali debiti di emissioni residui sono tuttavia liquidati nei periodi di riferimento degli anni 2029, 2034 e 2039.;***

## **Emendamento 64**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera c**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 8 – paragrafo 2 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) se, in un qualsiasi periodo di riferimento ***degli anni dal 2025 al 2028, dal 2030 al 2033, dal 2035 al 2038*** 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, terzo comma;

#### *Emendamento*

a) se, in un qualsiasi periodo di riferimento, 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, terzo comma;

## **Emendamento 65**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera c**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 8 – paragrafo 2 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) ***se, nel periodo di riferimento degli anni 2029, 2034, 2039 e 2040 sottraendo dalla somma dei debiti di emissioni la somma dei crediti di emissioni il risultato è positivo;***

#### *Emendamento*

***soppresso***

#### *Motivazione*

*Dato il livello estremamente elevato delle penalità previste dal presente regolamento, ai costruttori dovrebbe essere concessa la flessibilità di riportare non solo i crediti ma anche i debiti, senza imporre un periodo di cinque anni per la liquidazione dei debiti.*

## Emendamento 66

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 16

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 13 septies (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

4. Gli importi delle sanzioni amministrative sono considerati entrate *del bilancio generale dell'Unione*.

#### *Emendamento*

4. Gli importi delle sanzioni amministrative sono considerati entrate *della linea di bilancio specifica "Sostegno al settore automobilistico" del Fondo sociale per il clima*.

## Emendamento 67

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 18

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 15 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

Nel **2028** la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

#### *Emendamento*

*Al più tardi nel 2027* la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

*La relazione è corredata, se del caso, di una proposta di modifica del presente regolamento. Entro il 31 dicembre 2025, e successivamente ogni anno, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sulla situazione delle condizioni che favoriscono l'introduzione sul mercato di veicoli commerciali pesanti a emissioni zero nell'Unione. In tale relazione la Commissione valuta in particolare, ma non esclusivamente, i seguenti elementi:*

*a) immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri;*

*b) la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri;*

*c) l'applicazione di diritti di utenza stradale differenziati in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> negli Stati membri;*

*d) il livello del prezzo medio delle quote nell'ambito del nuovo sistema di scambio di quote di emissione relativo al trasporto su strada;*

*e) altre misure a sostegno della diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero.*

*Se si rileva che una o più condizioni abilitanti, in particolare in base alle lettere b), c) e d), non sono in linea con gli obiettivi per i costruttori di veicoli di cui all'articolo 3 bis e all'articolo 3 ter del presente regolamento, è opportuno rivedere gli obiettivi e rinunciare alle penali per le indennità per le emissioni di CO<sub>2</sub> a norma dell'articolo 8 del presente regolamento.*

## **Emendamento 68**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 18**

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 15 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*La Commissione pubblica quanto prima, e al più tardi entro il 31 dicembre 2026, una relazione che definisce una metodologia per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita dei nuovi veicoli pesanti immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale valutazione, incluse, se del caso, proposte per misure di follow-up, tra cui proposte legislative.*

## **Emendamento 69**

### **Proposta di regolamento**

PE746.858v02-00

136/163

RR\1289315IT.docx

**Articolo 1 – punto 19 – lettera a**  
Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 17

*Testo della Commissione*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].;

*Emendamento*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, all'articolo **4 bis**, **all'articolo** 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].;

**Emendamento 70**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 19 – lettera a**  
Regolamento (UE) 2019/1242  
Articolo 17 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].;

*Emendamento*

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 ter, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento].

***La Commissione adotta gli atti delegati di cui all'articolo 3 ter, paragrafo 2, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.***

## Motivazione

*Necessari per fornire certezze nell'acquisto di autobus urbani.*

### Emendamento 71

#### Proposta di regolamento

##### Articolo 1 – punto 19 – lettera b

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 17 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.;

#### *Emendamento*

La delega di potere di cui **all'articolo 4 bis**, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, all'articolo 13 quater, paragrafo 3, all'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, all'articolo 13 sexies, paragrafo 4, all'articolo 13 septies, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.;

## Motivazione

*La Commissione ha il compito di sviluppare una metodologia per l'immatricolazione dei veicoli pesanti alimentati a carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> a fini di conformità.*

### Emendamento 72

#### Proposta di regolamento

##### Articolo 1 – punto 19 – lettera c

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 17 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

c) al paragrafo 6, la parte di frase "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, e dell'articolo 14, paragrafo 1" è sostituita dalla parte di frase seguente: "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo

#### *Emendamento*

c) al paragrafo 6, la parte di frase "dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma, e dell'articolo 14, paragrafo 1" è sostituita dalla parte di frase seguente: "**dell'articolo 4 bis**, dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 4, secondo

comma, dell'articolo 13 quater, paragrafo 3, dell'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, dell'articolo 13 septies, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 1";

comma, dell'articolo 13 quater, paragrafo 3, dell'articolo 13 quinquies, paragrafo 2, dell'articolo 13 septies, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 1";

## Emendamento 73

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 1.1.2 – tabella

<i>Testo della Commissione</i>	
Gruppo di veicoli a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400	Sottogruppo di veicoli (sg) attribuito ai fini del presente regolamento
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD

35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE
<i>Emendamento</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

*Motivazione*

*La modifica corregge un refuso. Il gruppo di veicoli 35c nell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400 sarebbe erroneamente attribuito a due sottogruppi diversi, 35-FE e 39 FE, nel presente regolamento. Il gruppo di veicoli 39c invece dovrebbe essere attribuito solo al sottogruppo di veicoli 39-FE.*

## Emendamento 74

### Proposta di regolamento Allegato I – punto 1.2

Categoria del veicolo	<i>Testo della Commissione</i> Configurazione del telaio	Criteri per i veicoli professionali
N	Autocarro rigido	Per integrare il codice della carrozzeria indicato alla voce 38 del certificato di conformità è utilizzata una delle seguenti cifre, elencate nell'allegato I, appendice 2, del regolamento (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Trattore stradale	Velocità massima non superiore a 79 km/h

### *Emendamento*

Categoria del veicolo	Configurazione del telaio	Criteri per i veicoli professionali
N	Autocarro rigido	Per integrare il codice della carrozzeria indicato alla voce 38 del certificato di conformità è utilizzata una delle seguenti cifre, elencate nell'allegato I, appendice 2, del regolamento (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, <b>17</b> , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

### *Motivazione*

*Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.*

*Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes*

## **Emendamento 75**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – punto 2.1**

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato I – punto 2

### Testo della Commissione

#### 1. Calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di un veicolo pesante nuovo

Le emissioni specifiche in g/km di un veicolo pesante nuovo  $v$  assegnato a un sottogruppo  $sg$  o del suo veicolo primario sono calcolate ricorrendo alla formula:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

dove:

$\sum_{mp}$  è la somma per tutti i profili di utilizzo  $mp$  (mission profile) elencati nella tabella 2;

$sg$  è il sottogruppo al quale, conformemente alla sezione 1 del presente allegato, è stato assegnato il veicolo pesante nuovo  $v$ ;

$W_{sg,mp}$  è la ponderazione per il profilo di utilizzo specificata ai punti da 2.1.1 a 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km di un veicolo pesante nuovo  $v$  stabilite per uno specifico profilo di utilizzo  $mp$ , comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter e normalizzate conformemente all'allegato III;

$CO2p_{v,mp}$  sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km del veicolo primario di un veicolo pesante nuovo  $v$  stabilite per uno specifico profilo di utilizzo  $mp$ , comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter.

Per i veicoli a motore a emissioni zero, i valori di  $CO2_{v,mp}$  e  $CO2p_{v,mp}$  sono fissati a zero.

### Emendamento

#### 2.1 Calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di un veicolo pesante nuovo

Le emissioni specifiche in g/km di un veicolo pesante nuovo  $v$  assegnato a un sottogruppo  $sg$  o del suo veicolo primario sono calcolate ricorrendo alla formula:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

dove:

$\sum_{mp}$  è la somma per tutti i profili di utilizzo  $mp$  (mission profile) elencati nella tabella 2;

- sg* è il sottogruppo al quale, conformemente alla sezione 1 del presente allegato, è stato assegnato il veicolo pesante nuovo *v*;
- $W_{sg,mp}$  è la ponderazione per il profilo di utilizzo specificata ai punti da 2.1.1 a 2.1.3;
- $CO2_{v,mp}$  sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km di un veicolo pesante nuovo *v* stabilite per uno specifico profilo di utilizzo *mp*, comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter e normalizzate conformemente all'allegato III;
- $CO2p_{v,mp}$  sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km del veicolo primario di un veicolo pesante nuovo *v* stabilite per uno specifico profilo di utilizzo *mp*, comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter.
- CCF<sub>i</sub>** è il fattore di correzione del carbonio per il carburante o la miscela di carburanti nell'uso *i*, definito all'articolo 3, punto 25), e calcolato in base al punto 7 del presente allegato.

Per i veicoli a motore a emissioni zero, i valori di  $CO2_{v,mp}$  e  $CO2p_{v,mp}$  sono fissati a zero.

## Emendamento 76

### Proposta di regolamento Allegato I – punto 2.1.1

<i>Testo della Commissione</i>											
Sottogruppo di veicoli (sg)*	Profilo di utilizzo (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Emendamento</i>											
Sottogruppo di veicoli (sg)*	Profilo di utilizzo (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER,	MUL	MUR	COL	COR

							LEL, LER				
53	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0
54	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0

*Motivazione*

*Le ponderazioni per profilo di utilizzo (Wsg,mp) dei gruppi 53 (autocarri medi con cabina) e 54 (autocarri medi tipo furgoni) sono modificate per riflettere meglio l'uso tipico di tali veicoli. I dati sul campo dimostrano infatti che i profili di distribuzione regionale hanno una quota superiore rispetto al tempo che i veicoli trascorrono nei cicli di distribuzione urbani.*

**Emendamento 77**

**Proposta di regolamento**

**Allegato I – punto 2.2**

*Testo della Commissione*

dove:

$\sum_v$  è la somma sull'insieme dei veicoli pesanti nuovi del costruttore presenti nel sottogruppo *sg*, fatte salve le disposizioni dell'articolo 7 ter;

CO2<sub>v</sub> sono le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di un veicolo pesante nuovo *v* determinate conformemente al punto 2.1;

CO2p<sub>v</sub> sono le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo primario di un veicolo pesante nuovo *v* determinate conformemente al punto 2.1;

V<sub>sg</sub> è il numero di veicoli pesanti nuovi

*Emendamento*

dove:

è la somma sull'insieme dei veicoli pesanti nuovi del costruttore presenti nel sottogruppo *sg*, **compresi i veicoli professionali a zero-basse emissioni**, fatte salve le disposizioni dell'articolo 7 ter;

CO2<sub>v</sub> sono le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di un veicolo pesante nuovo *v* determinate conformemente al punto 2.1;

CO2p<sub>v</sub> sono le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo primario di un veicolo pesante nuovo *v* determinate conformemente al

	del costruttore nel sottogruppo <i>sg</i> ;		punto 2.1;
$V_{pv_{sg}}$	è il numero di veicoli pesanti nuovi facenti parte del sottogruppo <i>sg</i> che a norma dell'articolo 7 ter sono contabilizzati con le emissioni di CO <sub>2</sub> dei loro veicoli primari nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> di cui al punto 2.2.3;	$V_{sg}$	è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore, <b>compresi i veicoli professionali a zero-basse emissioni</b> , nel sottogruppo <i>sg</i> ;
$PL_{sg}$	è il carico utile medio dei veicoli nel sottogruppo <i>sg</i> determinato conformemente al punto 2.5;	$V_{pv_{sg}}$	è il numero di veicoli pesanti nuovi facenti parte del sottogruppo <i>sg</i> che a norma dell'articolo 7 ter sono contabilizzati con le emissioni di CO <sub>2</sub> dei loro veicoli primari nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> di cui al punto 2.2.3;
$PN_{sg}$	è il numero medio di passeggeri dei veicoli nel sottogruppo <i>sg</i> determinato conformemente al punto 2.5.	$PL_{sg}$	è il carico utile medio dei veicoli nel sottogruppo <i>sg</i> determinato conformemente al punto 2.5;
		$PN_{sg}$	è il numero medio di passeggeri dei veicoli nel sottogruppo <i>sg</i> determinato conformemente al punto 2.5.

#### *Motivazione*

*È opportuno continuare a escludere i veicoli professionali dal campo di applicazione del presente regolamento. D'altra parte l'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe essere ampliato per tener conto dei veicoli professionali a emissioni zero nelle prestazioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> di un costruttore nel periodo di riferimento.*

#### **Emendamento 78**

#### **Proposta di regolamento**

## Allegato I – punto 2.3.2 – titolo

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
2.3.2 Periodi di riferimento dal 2025 <b>al 2029</b> [...]	2.3.2 Periodi di riferimento <b>a partire</b> dal 2025 [...]

### *Motivazione*

*È necessario notare che la penetrazione del mercato delle tecnologie a emissioni zero nel settore dei veicoli pesanti è ancora incerta a causa della disponibilità di condizioni di abilitanti e dell'accettazione da parte dei clienti. Il regolamento dovrebbe continuare a prevedere una certa flessibilità per aiutare i costruttori di veicoli a vendere i nuovi veicoli a emissioni zero. Per questi motivi il fattore ZLEV dovrebbe essere prolungato per la durata del regolamento e il contributo massimo del fattore ZLEV dovrebbe essere aumentato.*

## **Emendamento 79**

### **Proposta di regolamento Allegato I – punto 2.3.3**

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
<b>2.3.3 Periodi di riferimento dal 2030 ZLEV = 1</b>	<b>soppresso</b>

## **Emendamento 80**

### **Proposta di regolamento Allegato I – punto 2.4**

#### *Testo della Commissione*

[...]

dove:

$V_{zev_{sg}}$  è il numero di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero del costruttore nel sottogruppo *sg*;

$V_{pv_{sg}}$  è il numero di veicoli pesanti nuovi facenti parte del sottogruppo *sg* che a norma dell'articolo 7 ter sono contabilizzati con le emissioni di CO<sub>2</sub> dei loro veicoli primari nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di cui al punto 2.2;

$V_{sg}$  è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore in un sottogruppo *sg*;

$V$  è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore.

### *Emendamento*

[...]

dove:

$V_{zev_{sg}}$  è il numero di veicoli pesanti nuovi a emissioni zero del costruttore nel sottogruppo sg;

$V_{pv_{sg}}$  è il numero di veicoli pesanti nuovi facenti parte del sottogruppo sg che a norma dell'articolo 7 ter sono contabilizzati con le emissioni di CO<sub>2</sub> dei loro veicoli primari nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di cui al punto 2.2;

$V_{sg}$  è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore, ***compresi i veicoli professionali a zero-basse emissioni***, in un sottogruppo sg;

$V$  è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore, ***compresi i veicoli professionali a zero-basse emissioni***.

### *Motivazione*

*È opportuno continuare a escludere i veicoli professionali dal campo di applicazione del presente regolamento. Tuttavia, quando si tratta di tecnologie a emissioni zero, tali veicoli a emissioni zero saranno i primi a essere inseriti nel mercato (ad esempio per la raccolta dei rifiuti urbani). A tal fine l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe essere esteso per tener conto dei veicoli professionali a emissioni zero nelle prestazioni in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> di un costruttore nello specifico periodo di riferimento.*

## **Emendamento 81**

### **Proposta di regolamento Allegato I – punto 2.7**

## Testo della Commissione

### 2.7. Emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori di cui all'articolo 4

Per ciascun costruttore sono calcolate le seguenti emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>.

#### 2.7.1. Per i periodi di riferimento dal 2019 al 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

#### 2.7.2. Per i periodi di riferimento dal 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

dove:

$\sum_{sg}$	è la somma sull'insieme dei sottogruppi inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> in questione conformemente al punto 4.2;
$ZLEV$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.3;
$share_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;
$zev_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;
$pv_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;
$MPW_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.6;
$avgCO2_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;
$rCO2_{sg}$	corrisponde al valore determinato conformemente al punto

#### 3.1.2.

## Emendamento

### Emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori di cui all'articolo 4

Per ciascun costruttore sono calcolate le seguenti emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>.

#### 2.7.1. Per i periodi di riferimento dal 2019 al 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

#### 2.7.2. Per i periodi di riferimento dal 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

dove:

$\sum_{sg}$  è la somma sull'insieme dei sottogruppi inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> in questione conformemente al punto 4.2;

*ZLEV* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.3;

*share<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;

*zev<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;

*pv<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.4;

*MPW<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.6;

*avgCO2<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;

*avgCO2p<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto 2.2;

*rCO2<sub>sg</sub>* corrisponde al valore determinato conformemente al punto

3.1.2.

*share<sub>sgEHC</sub>* **è la quota di veicoli pesanti nuovi di categoria N<sub>3</sub> del costruttore facenti parte del sottogruppo sg autorizzati per essere utilizzati in una combinazione ultrapesante**

*α<sub>sg</sub>* **è il fattore di compensazione per adeguare il carico utile maggiore di una combinazione ultrapesante sugli autocarri del costruttore, in base alla massa massima media ammessa in servizio della combinazione, utilizzando il valore ponderato del risultato della formula seguente:**

*α<sub>sg</sub>* =  **$1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100$ , per gli autocarri 8x4 della combinazione ultrapesante**

*α<sub>sg</sub>* =  **$1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100$ , per altri autocarri della combinazione ultrapesante**

*avgGVW<sub>sg comb</sub>* **è la media specifica per costruttore nel paese di immatricolazione per la massa massima ammessa in servizio (tonnellate) per gli autocarri delle combinazioni ultrapesanti in questione nel sottogruppo sg, quando viene soddisfatta la condizione seguente:**

*ai fini del calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, un autocarro che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento è considerato parte di una combinazione ultrapesante, se l'autocarro appartiene alla categoria N<sub>3</sub> e la massa massima ammessa in servizio della combinazione dei veicoli nel paese di immatricolazione supera le 60 tonnellate ed è stata comunicata a norma dell'allegato IV, parte A, lettera r).*

## Emendamento 82

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 3.2 – tabella

<i>Testo della Commissione</i>	
Periodi di base applicabili ai sottogruppi	
I seguenti periodi di riferimento si applicano come periodi di base ai sottogruppi di veicoli:	
Sottogruppo di veicoli sg	Periodo di riferimento dell'anno applicabile come periodo di base
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Tutti gli altri	2025
<i>Emendamento</i>	
Periodi di base applicabili ai sottogruppi	
I seguenti periodi di riferimento si applicano come periodi di base ai sottogruppi di veicoli:	
Sottogruppo di veicoli sg	Periodo di riferimento dell'anno applicabile come periodo di base
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<b><i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i></b>	<b><i>2020</i></b>
Tutti gli altri	2025

## Emendamento 83

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 4.2

#### *Testo della Commissione*

4.2 Sottogruppi di veicoli inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e degli

obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori

I seguenti sottogruppi *sg* sono inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>  $CO_2(X)$ , degli obiettivi specifici per le emissioni  $T(X)$  e delle traiettorie delle emissioni di CO<sub>2</sub>  $ET(X)_Y$ :

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sottogruppi di veicoli, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di merci, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d), e paragrafo 3	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti agli obiettivi per i veicoli a emissioni zero a norma dell'articolo 3 ter
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tutti i sottogruppi di veicoli di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

*Emendamento*

4.2 Sottogruppi di veicoli inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori

I seguenti sottogruppi *sg* sono inclusi nel calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>  $CO_2(X)$ , degli obiettivi specifici per le emissioni  $T(X)$  e delle traiettorie delle emissioni di CO<sub>2</sub>  $ET(X)_Y$ :

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sottogruppi di veicoli, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettera a)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di merci, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d), e paragrafo 3	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti a obiettivi per le emissioni di CO <sub>2</sub> a norma dell'articolo 3 bis, paragrafo 1, lettere b), c) e d)	sottogruppi di veicoli adibiti al trasporto di persone, soggetti agli obiettivi per i veicoli a emissioni zero a norma dell'articolo 3 ter
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-	Tutti i sottogruppi	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-

RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	di veicoli di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.3.	C3, 32-DD, <b>33-L2</b> 34-C2, 34-C3, 34-DD,	LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE
------------------------------------	---	--	--------------------------------

### Motivazione

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.*

*Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.*

*Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

## Emendamento 84

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 4.3.1 – tabella

##### Testo della Commissione

Obiettivi di riduzione di CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$					
Sottogruppi $sg$	Periodo di riferimento degli anni				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autocarri medi	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Autocarri pesanti > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni degli assi 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Autocarri pesanti	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %

> 16 t con configurazioni speciali degli assi					
Pullman e autobus interurbani ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
Veicoli primari dei pullman ( $rf_{p,sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 3-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
Rimorchi		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semirimorchi		0	15 %	15 %	15 %

*Emendamento*

Obiettivi di riduzione di CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rf_{p,sg}$					
Sottogruppi sg		Periodo di riferimento degli anni			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autocarri medi	53, 54	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Autocarri pesanti > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni degli assi 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Autocarri pesanti > 16 t con configurazioni speciali degli assi	11, 12, 16	0	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Pullman ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 3-DD	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>

Veicoli primari dei pullman ( $r_{fp_{sg}}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 3-DD	0	15 %	50 %	70 %
Rimorchi		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semirimorchi		0	15 %	15 %	15 %

### Motivazione

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

### Emendamento 85

#### Proposta di regolamento

#### Allegato I – punto 4.3.2 – tabella

Testo della Commissione					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$					
Sottogruppi $sg$		Periodo di riferimento degli anni			
		Prima del 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autobus pesanti urbani	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>100 %</b>	100 %	100 %

<i>Emendamento</i>					
Quote obbligatorie di veicoli a emissioni zero $zevM_{sg}$					
Sottogruppi $sg$		Periodo di riferimento degli anni			
		Prima del 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Dal 2040 in poi
Autobus pesanti urbani	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	<b>80 %</b>	100 %	100 %

### *Motivazione*

*A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.*

*In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.*

*Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment*

## **Emendamento 86**

### **Proposta di regolamento Allegato I – punto 7 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

### *Emendamento*

## **7. CALCOLO DEL FATTORE DI CORREZIONE DEL CARBONIO (CCF)**

**Per ciascun carburante o miscela di carburanti i, il fattore di correzione del carbonio (CCF) è calcolato in base al metodo seguente:**

**7.1 Per i carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, definiti all'articolo 3, punto 25), e utilizzati a norma dell'articolo 4 bis, CCF<sub>i</sub> = 1;**

**7.2 Per i carburanti diversi dai carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, CCF<sub>i</sub> = 0;**

**7.3 Per le miscele di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> e i carburanti diversi dai carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, il CCF è calcolato in base alla formula seguente:**

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

**dove:**

**CCF<sub>i</sub>** è il fattore di correzione del carbonio per una miscela specifica di carburanti convenzionali e carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> i

**SHARES<sub>n,i</sub>** è la percentuale del carburante rinnovabile i, dichiarata nella banca dati Shares, per l'ultimo periodo di riferimento disponibile n e calcolata come la quota mediata di tutti gli Stati membri dell'UE

**SHARES<sub>n-1,i</sub>** è la percentuale del carburante rinnovabile i, dichiarata nella banca dati Shares, per il penultimo periodo di riferimento disponibile n e calcolata come la quota media di tutti gli Stati membri dell'UE.  
La banca dati Shares è consultabile all'indirizzo:  
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

### *Motivazione*

*Il regolamento dovrebbe introdurre un fattore di correzione del carbonio solido e trasparente per i carburanti a zero-basse emissioni di carbonio. Ciò non cambierebbe l'approccio generale del regolamento, ma contribuirebbe ad affrontare le lacune di un approccio esclusivamente legato allo scarico e riconoscerebbe l'effettiva impronta di carbonio dei veicoli e dei carburanti usati.*

## **Emendamento 87**

### **Proposta di regolamento Allegato III – punto 1**

*Testo della Commissione*

sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km del veicolo **primario di un veicolo** pesante nuovo v stabilite per uno specifico profilo di utilizzo mp e comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter;

*Emendamento*

sono le emissioni di CO<sub>2</sub> in g/km del veicolo pesante nuovo v stabilite per uno specifico profilo di utilizzo mp e comunicate a norma degli articoli 13 bis e 13 ter;

*Motivazione*

*L'emendamento corregge un refuso. La definizione di reportCO<sub>2</sub>\_v\_mp dell'allegato III dovrebbe riferirsi solo al veicolo completato. Le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli primari non sono corrette per il numero di passeggeri, dato che le simulazioni di tutti i veicoli primari di un determinato sottogruppo avvengono con lo stesso numero di passeggeri. Ciò si deduce anche dalle definizioni di CO<sub>2</sub>p\_v\_mp dell'allegato I, punto 2.1, che non fa riferimento all'allegato III per una correzione.*

**Emendamento 88**

**Proposta di regolamento**

**Allegato IV – parte A – lettera q bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2019/1242

Allegato IV – lettera q bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***q bis) massa massima per un autocarro di categoria N<sub>3</sub> in una combinazione ultrapesante di cui all'allegato I, paragrafo 2.7.2. nel paese di immatricolazione dell'autocarro, allorché quest'ultimo è agganciato a uno o più semirimorchi/rimorchi a timone;***

## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

<b>Titolo</b>	Modifica del regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO <sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abrogazione del regolamento (UE) 2018/956
<b>Riferimenti</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 29.3.2023
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	TRAN 29.3.2023
<b>Relatore(trice) per parere</b> Nomina	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Esame in commissione</b>	24.5.2023
<b>Approvazione</b>	19.9.2023
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 29 –: 11 0: 3
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

<b>Titolo</b>	Modifica del regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO <sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abrogazione del regolamento (UE) 2018/956			
<b>Riferimenti</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
<b>Presentazione della proposta al PE</b>	15.2.2023			
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 29.3.2023			
<b>Commissioni competenti per parere</b> Annuncio in Aula	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
<b>Pareri non espressi</b> Decisione	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
<b>Relatori</b> Nomina	Bas Eickhout 1.10.2023			
<b>Relatori sostituiti</b>	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
<b>Esame in commissione</b>	26.4.2023	26.6.2023		
<b>Approvazione</b>	24.10.2023			
<b>Esito della votazione finale</b>	+: –: 0:	48 36 1		
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Helène Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Measure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al</b>	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria			

<b>momento della votazione finale</b>	Noichl, Rob Rooker
<b>Deposito</b>	30.10.2023

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti