



2021/0197(COD)

29.4.2022

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) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Relatore per parere: Dominique Riquet

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Per conseguire la neutralità carbonica entro il 2050, come stabilito dal Green Deal, tutti i settori dell'UE devono ridurre le loro emissioni, compreso il trasporto su strada (responsabile del 20 % delle emissioni) e in particolare le autovetture e i furgoni, che contribuiscono ai tre quarti delle emissioni. Al tempo stesso, la transizione interesserà le famiglie, i territori, i lavoratori e l'industria automobilistica, richiedendo ingenti investimenti pubblici e privati.

Per vincere questa sfida, la Commissione propone di vietare de facto qualsiasi tecnologia a combustione per automobili e furgoni nell'UE a partire dal 2035. Il relatore sostiene l'obiettivo generale di decarbonizzare il parco veicoli al fine di conseguire la neutralità climatica. Desidera tuttavia formulare una serie di raccomandazioni per superare le potenziali insidie di questa strategia, legate in particolare alla sua metodologia, fattibilità e alle conseguenze che ne derivano:

1. Verso una riduzione globale delle emissioni

Il relatore ritiene che, concentrandosi unicamente sulle emissioni allo scarico, il regolamento in oggetto non adotti un approccio che riflette l'impatto globale di autovetture e furgoni in termini di carbonio. Privilegiando determinate fonti di emissione, le tecnologie non sono più poste su un piano di parità, violando il principio della neutralità tecnologica.

Con l'aumento dei veicoli a basse e a zero emissioni allo scarico, la graduale delocalizzazione delle fonti di emissione a monte della catena del valore, che sono disciplinate da altre normative, renderà il presente regolamento sempre più obsoleto. Dinanzi a un tale rischio di frammentazione normativa, il relatore desidera favorire una contabilizzazione estesa del carbonio che tenga conto del ciclo di vita dei veicoli e del carburante/energia e che rifletta meglio il reale impatto ambientale delle diverse tecnologie.

2. Incertezze legate a una modalità interamente elettrica

Sebbene il relatore sostenga l'elettrificazione del parco veicoli e l'obiettivo "emissioni zero", esprime preoccupazione per la possibilità che, a fronte di valutazioni politiche precoci, i costi economici, industriali, sociali e ambientali della transizione siano sottovalutati. I veicoli a batteria non sono a "zero emissioni" per l'ambiente (impronta di carbonio nell'industria manifatturiera, peso del veicolo, origine dell'elettricità, estrazione e fornitura di materiali, soprattutto in un contesto di maggiore predazione di tali risorse, in cui si prevede un aumento della produzione di batterie di venti volte entro il 2050). Bisogna anche porsi serie domande sulle nostre reti elettriche (in termini di decarbonizzazione, disponibilità, prestazioni e standardizzazione) e sull'infrastruttura di ricarica (connettività legata all'autonomia, esigenze elevate di investimenti in un momento in cui gli Stati membri subiranno perdite e trasferimenti di gettito fiscali sui combustibili).

Al tempo stesso, il ricorso a un'unica tecnologia condannerebbe gli altri settori, causando gravi problemi industriali in termini di R&S, occupazione o competitività europea. Ciò acuirebbe le nostre vulnerabilità strutturali qualora l'Unione non abbia prima sviluppato un ecosistema industriale competitivo, dispiegato infrastrutture adeguate, decarbonizzato e consolidato la sua produzione di energia elettrica e assicurato le sue catene di approvvigionamento. Di fronte a giganti internazionali che non sono soggetti alle stesse

norme in campo ambientale e di concorrenza, vi è il rischio concreto di fare maggiore ricorso alle importazioni di tecnologie straniere, condannando l'Unione a un duplice fallimento dei suoi obiettivi di riduzione dell'impronta di carbonio e di consolidamento della sua industria.

3. Tecnologie complementari, sostegno necessario

Alla luce di queste incertezze, non sarebbe prudente vietare in maniera sbrigativa e radicale una o più opzioni tecniche che potrebbero rivelarsi utili in futuro; si dovrebbe piuttosto incoraggiare l'innovazione e cercare di trovare elementi complementari alle varie tecnologie performanti. Queste tecnologie di transizione possono essere rispettose dell'ambiente e offrire soluzioni complementari agli Stati membri che si trovano ad affrontare situazioni economiche, geografiche, sociali o infrastrutturali molto diverse.

A tal fine, è necessaria una leggera modifica dell'obiettivo per il 2035 per mantenere il forte segnale di decarbonizzazione inviato al settore, conservando nel contempo un margine di manovra per lo sviluppo di tecnologie alternative efficienti. Una clausola di riesame è quindi introdotta per il 2027, quando il legislatore sarà in una posizione migliore per conciliare tali incertezze, il progresso tecnologico e gli sviluppi del mercato. Infine, la creazione di un fondo per l'industria automobilistica è necessaria per sostenere la riqualificazione e la formazione dei lavoratori, al fine di garantire la sostenibilità dell'industria manifatturiera europea, che deve eccellere ed essere competitiva sul mercato globale.

Il relatore è convinto che con queste raccomandazioni l'UE conseguirà le proprie ambizioni ambientali e soddisferà le esigenze sociali e industriali per un'economia europea più sostenibile e resiliente.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia 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'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è entrato in vigore nel novembre 2016 ("l'accordo di Parigi"). Le parti hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli interventi volti a limitare tale

Emendamento

(1) L'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è entrato in vigore nel novembre 2016 ("l'accordo di Parigi"). Le parti hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli interventi volti a limitare tale

aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali.

aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. ***Nell'adottare il patto per il clima di Glasgow nel novembre 2021, le parti hanno riconosciuto che contenere l'aumento della temperatura media globale a 1,5°C al di sopra dei livelli preindustriali ridurrebbe significativamente i rischi e gli impatti dei cambiamenti climatici e si sono impegnate a rafforzare, entro la fine del 2022, i loro obiettivi per il 2030 al fine di accelerare l'azione per il clima in questo decennio critico e per colmare il divario in termini di ambizione rispetto all'obiettivo di 1,5°C.***

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

(3) Il Green Deal europeo riunisce una serie di misure e iniziative tra loro sinergiche volte a conseguire la neutralità climatica nell'UE entro il 2050. ***A tal fine, è necessario garantire la coerenza tra gli atti legislativi che sono interconnessi data la natura trasversale delle questioni, quali l'infrastruttura per i combustibili alternativi, le norme in materia di CO₂ per autovetture e furgoni, le batterie, le energie rinnovabili, la destinazione dei suoli, il cambiamento della destinazione dei suoli, la silvicoltura e l'ottavo programma di azione per l'ambiente. Si dovrebbero evitare eventuali frammentazioni normative che invierebbero segnali contrastanti e fisserebbero obiettivi reciprocamente incompatibili. Il Green Deal 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, e a rafforzare l'autonomia strategica dell'Unione e la leadership***

industriale in tutti i settori chiave, promuovendo nel contempo l'innovazione e posti di lavoro di qualità in Europa. La strategia 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, ***tenendo conto delle specificità nazionali e regionali e delle varie conseguenze sociali.*** Al contempo, questa transizione incide in modo diverso sugli uomini e le donne e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva e che nessuno ne sia escluso.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

(6) Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tali riduzioni delle emissioni, compreso quello del trasporto su strada, ***che è l'unico settore dell'Unione in cui le emissioni hanno registrato una tendenza all'aumento dagli anni '90 e che presenta un'importante impronta ecologica responsabile del 70% delle emissioni totali dell'Unione dovute ai trasporti e di oltre il 27 % di tutte le emissioni di gas a effetto serra nell'Unione. Il Green Deal ha fissato un obiettivo ambizioso di riduzione del 90 % delle emissioni dei trasporti al fine di conseguire la neutralità in termini di emissioni di carbonio nell'UE nel 2050.***

Emendamento 4

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Le misure di cui al presente regolamento sono necessarie in quanto parte integrante di un quadro organico e coerente indispensabile per conseguire l'obiettivo generale dell'Unione di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra.

Emendamento

(7) Le misure di cui al presente regolamento sono necessarie in quanto parte integrante di un quadro organico e coerente indispensabile per conseguire l'obiettivo generale dell'Unione di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra ***nonché la dipendenza europea dalle importazioni di combustibili fossili, compresi 227,5 miliardi di EUR nel 2018 per le sole importazioni di petrolio, che continua a essere la principale forma di energia consumata da autovetture e furgoni (94 %). Nell'eliminare gradualmente il consumo di petrolio, è fondamentale non passare da una dipendenza all'altra. Al fine di garantire la sostenibilità dell'industria europea e di rafforzare l'autonomia strategica dell'Unione è essenziale che la Commissione collabori con gli Stati membri e gli attori industriali per assicurare la catena di approvvigionamento dei materiali strategici e delle terre rare necessari per le nuove tecnologie a basse o zero emissioni.***

Emendamento 5

Proposta di regolamento
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Il presente regolamento si iscrive negli sforzi profusi dall'Unione per ridurre le emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri con l'obiettivo a lungo termine di un settore automobilistico a zero emissioni. Tuttavia, la graduale espansione dei veicoli a basse e a zero emissioni rischia di spingere verso l'alto le fonti di emissioni nella catena del valore nel settore

automobilistico. Di conseguenza, lo sviluppo di metodologie lungo l'intero ciclo di vita per integrare l'approccio basato sulle emissioni allo scarico è necessario per garantire l'efficacia di tale legislazione nel ridurre le emissioni a livello dell'Unione e promuovere la produzione di batterie sostenibili, in particolare in termini di durabilità, efficienza, riutilizzo e riciclaggio. In tale contesto, la Commissione dovrebbe sviluppare, entro il 31 dicembre 2023, una metodologia armonizzata per la comunicazione del bilancio del carbonio complessivo durante l'intero ciclo di vita di tali veicoli ("fabbricazione, uso, rottamazione") e dell'energia consumata ("estrazione/produzione – trasporti - consumo" o "dal pozzo al serbatoio") al fine di ottenere un quadro generale e garantire così la coerenza dei mezzi impiegati per perseguire gli obiettivi climatici dell'Unione. Il regolamento dovrebbe essere rivisto nel 2027 al fine di includere questa contabilizzazione estesa del carbonio come nuovo indicatore per la riduzione delle emissioni del settore, perché è più adatta a riflettere il bilancio reale del carbonio delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Al fine di conseguire una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, è necessario rendere più rigorosi i requisiti di riduzione di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri. Occorre inoltre definire un percorso chiaro per ulteriori

Emendamento

(8) Al fine di conseguire una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, è necessario rendere più rigorosi i requisiti di riduzione di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri. Occorre inoltre definire un percorso chiaro per ulteriori

riduzioni oltre il 2030 al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. In assenza di interventi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada, sarebbero necessarie riduzioni più consistenti in altri settori, compresi quelli in cui la decarbonizzazione è più problematica.

riduzioni oltre il 2030 al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. ***Parallelamente, è della massima importanza che una legislazione complementare dell'Unione, come la direttiva (UE) 2018/2001^{25 bis}, garantisca una rapida diffusione dell'energia da fonti rinnovabili, in modo che il parco di autovetture dell'Unione sia alimentato da nuova elettricità rinnovabile.*** In assenza di interventi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada, sarebbero necessarie riduzioni più consistenti in altri settori, compresi quelli in cui la decarbonizzazione è più problematica. ***Le transizioni verde e digitale dovrebbero affrontare anche l'importanza della dimensione sociale per garantire una mobilità accessibile a tutti, compreso l'impatto della tassazione dell'energia sull'accessibilità economica, l'effetto diretto e indiretto dell'aumento dei prezzi dell'energia sui trasporti nelle diverse regioni dell'Unione, nonché le conseguenze industriali per garantire l'occupazione e la competitività dell'industria.***

²⁵ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

²⁵ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

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

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 9

Testo della Commissione

(9) I requisiti più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero incentivare l'immissione sul mercato dell'Unione di una quota maggiore di veicoli a zero emissioni, garantendo al contempo benefici ai consumatori e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che **sia mantenuta** l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. In tale contesto globale, **anche** la catena di valore dell'industria automobilistica dell'UE deve svolgere un ruolo guida nella transizione in corso verso una mobilità a zero emissioni. Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli **in modo** tecnologicamente **neutrale**. **Diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere** l'obiettivo emissioni zero per l'intero parco veicoli. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno e le innovazioni tecnologiche proseguono. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione.

Emendamento

(9) I requisiti più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero incentivare l'immissione sul mercato dell'Unione di una quota maggiore di veicoli a **basse e** zero emissioni, garantendo al contempo benefici ai consumatori e ai cittadini in termini di qualità dell'aria e risparmio energetico e assicurando che **siano mantenuti** l'innovazione, **la competitività internazionale e i livelli di occupazione** nella catena del valore del settore automobilistico **e che la mobilità resti accessibile ed economicamente abbordabile per tutti**. **Nell'Unione l'industria automobilistica rimane uno dei pilastri dell'economia, in quanto contribuisce al 7 % del suo PIL, 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 produttori europei sono confrontati a una triplice pressione a fronte di norme ambientali più ambiziose, un aumento del fabbisogno di investimenti nell'innovazione e una maggiore concorrenza internazionale**. In tale contesto globale, la catena di valore dell'industria automobilistica dell'UE deve **continuare a** svolgere un ruolo guida nella transizione in corso verso una mobilità a zero emissioni. Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli **restando** tecnologicamente **neutrali**. **Si dovrebbe fare ricorso a diverse tecnologie volte a contribuire all'obiettivo emissioni zero per l'intero parco veicoli a lungo termine, come l'idrogeno, i biocarburanti e altri carburanti rinnovabili, e che potrebbero**

anche contribuire a breve e medio termine alla riduzione delle emissioni di CO₂ dal settore dei trasporti, garantendo al contempo accessibilità, sicurezza e inclusione. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno e le innovazioni tecnologiche proseguono. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti ***o veicoli alimentati da carburanti alternativi***, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) I veicoli elettrici a batteria hanno un forte potenziale di decarbonizzazione del parco veicoli e dovrebbero quindi essere incoraggiati, tenendo conto del principio della neutralità tecnologica, in modo da operare in complementarità con altre tecnologie efficienti. È importante sottolineare che nessuna tecnologia è "a zero emissioni" o priva di impatto ambientale, anche per questo tipo di veicoli, visti l'impronta di carbonio delle batterie, l'aumento del peso del veicolo, l'origine dell'elettricità e l'estrazione di materie prime. A tale riguardo, il rischio di tensioni nell'approvvigionamento andrebbe valutato e affrontato al fine di soddisfare la domanda europea in un contesto di crescente pressione internazionale per l'accaparramento delle risorse necessarie per la produzione di batterie, le cui proiezioni di produzione prevedono un aumento di venti volte entro il 2050. Occorre inoltre tenere conto dell'impatto sulle reti elettriche in termini di decarbonizzazione, disponibilità,

prestazioni, rete intelligente e standardizzazione o sulla realizzazione dell'infrastruttura di ricarica in termini di connettività legata all'autonomia, esigenze elevate di investimenti pubblici e privati.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più stringenti di riduzione delle emissioni di CO₂, sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo dal 2030 in poi. Tali obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da *inviare* un segnale forte per accelerare la diffusione di veicoli a *emissioni* zero sul mercato dell'Unione e per stimolare l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

Emendamento

(10) In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più stringenti di riduzione delle emissioni di CO₂, sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo dal 2030 in poi. Tali obiettivi dovrebbero essere fissati a un livello tale da *rispettare il principio di neutralità tecnologica, inviando nel contempo* un segnale forte per accelerare la diffusione di veicoli a zero *e basse emissioni* sul mercato dell'Unione *al fine di renderli accessibili ed economicamente abbordabili per tutti e* per stimolare l'innovazione *e rafforzare la competitività europea* nelle tecnologie a *basse e zero* emissioni in modo efficiente sotto il profilo dei costi. *Il principio di neutralità tecnologica è fondamentale per garantire una pluralità di soluzioni, preservare 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, senza ritardare l'adozione di tecnologie pulite che siano compatibili con gli obiettivi climatici dell'Unione. Inoltre, un approccio universale a livello*

di Unione ("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 più adatte alla riduzione delle emissioni.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una strategia europea per affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, nonché dalla necessità di migliorare e riqualificare le competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività. ***Se del caso, si dovrebbe valutare la possibilità di erogare un*** sostegno finanziario a livello dell'UE e degli Stati membri per attirare investimenti privati, anche attraverso il Fondo sociale europeo Plus, il Fondo per una transizione giusta, il Fondo per l'innovazione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza e altri strumenti del quadro finanziario pluriennale e di Next Generation EU, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato. Le norme riviste sugli aiuti di Stato in materia di ambiente ed energia consentiranno agli Stati membri di sostenere le imprese nella decarbonizzazione dei loro processi produttivi e nell'adozione di tecnologie più verdi nel contesto della nuova strategia industriale.

Emendamento

(11) Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una strategia europea per affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a ***basse e*** zero emissioni e delle tecnologie associate, nonché dalla necessità di migliorare e riqualificare le competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività, ***in particolare per le PMI. Si dovrebbe pertanto rafforzare il*** sostegno finanziario a livello dell'UE e degli Stati membri per attirare investimenti privati, anche attraverso il Fondo sociale europeo Plus, il Fondo per una transizione giusta, il Fondo per l'innovazione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza, ***il Fondo sociale per il clima*** e altri strumenti del quadro finanziario pluriennale e di Next Generation EU, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato. Le norme riviste sugli aiuti di Stato in materia di ambiente ed energia consentiranno agli Stati membri di sostenere le imprese nella decarbonizzazione dei loro processi produttivi e nell'adozione di tecnologie più verdi nel contesto della nuova strategia industriale. ***Tale sostegno finanziario dovrebbe essere subordinato al mantenimento dell'occupazione da parte delle imprese beneficiarie.***

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) La nuova strategia industriale aggiornata²⁶ prevede la creazione congiunta di percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri

Emendamento

(12) La nuova strategia industriale aggiornata²⁶ prevede la creazione congiunta di percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri

portatori di interessi. In tale contesto, dovrebbe essere elaborato un percorso di transizione per fare in modo che l'ecosistema della mobilità accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico, **destinando** un'attenzione particolare alle PMI della catena di approvvigionamento del settore automobilistico e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri e basandosi inoltre sull'agenda europea per le competenze con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi al fine di garantire la riconversione professionale e il miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale. Nell'ambito del percorso di transizione dovrebbero essere valutati adeguati interventi e incentivi a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a zero emissioni. I progressi compiuti in tale percorso organico di transizione per l'ecosistema della mobilità dovrebbero essere monitorati ogni due anni nell'ambito di una relazione sullo stato di avanzamento che la Commissione dovrà presentare esaminando, tra l'altro, i progressi compiuti nella diffusione di veicoli a zero emissioni, l'andamento dei prezzi, lo sviluppo di combustibili alternativi e la realizzazione di infrastrutture, come richiesto dal regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, il potenziale delle tecnologie innovative per conseguire una mobilità climaticamente neutra, la competitività internazionale, gli investimenti nella catena del valore nel settore automobilistico, il miglioramento delle competenze e la riconversione professionale dei lavoratori. La relazione sullo stato di avanzamento si baserà anche sulle relazioni **biennali** che gli Stati membri presentano nell'ambito del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi. Nel preparare la relazione sullo stato di avanzamento la

portatori di interessi. In tale contesto, dovrebbe essere elaborato un percorso di transizione per fare in modo che l'ecosistema della mobilità accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico, **sostenendo nel contempo le regioni e le comunità più colpite al fine di colmare il divario tra le economie sviluppate e quelle meno sviluppate nell'Unione. Tale percorso dovrebbe prestare** un'attenzione particolare alle PMI della catena di approvvigionamento del settore automobilistico e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri e basandosi inoltre sull'agenda europea per le competenze con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi al fine di garantire la riconversione professionale e il miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale. Nell'ambito del percorso di transizione dovrebbero essere valutati adeguati interventi e incentivi a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a **basse e zero emissioni. La mobilità individuale dovrebbe rimanere accessibile ed economicamente abbordabile per tutti, specialmente per i cittadini delle zone rurali, remote e insulari, senza o con scarso accesso a un trasporto pubblico di qualità o ad altre soluzioni di mobilità.** I progressi compiuti in tale percorso organico di transizione per l'ecosistema della mobilità dovrebbero essere monitorati ogni due anni nell'ambito di una relazione sullo stato di avanzamento che la Commissione dovrà presentare esaminando, tra l'altro, i progressi compiuti nella diffusione di veicoli a **basse e zero** emissioni, l'andamento dei prezzi, lo sviluppo di combustibili alternativi e la realizzazione di infrastrutture, come richiesto dal regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, il potenziale delle tecnologie innovative

Commissione dovrebbe consultare le parti sociali e tenere conto dei risultati del dialogo sociale. Le innovazioni nella catena di approvvigionamento automobilistico sono costanti. Tecnologie innovative come la produzione di elettrocarburanti con cattura dell'aria, se ulteriormente sviluppate, potrebbero offrire prospettive per una mobilità climaticamente neutra a prezzi accessibili. La Commissione dovrebbe pertanto tenere conto dei progressi compiuti in materia di innovazione nel settore nell'ambito della sua relazione sullo stato di avanzamento.

per conseguire una mobilità climaticamente neutra, la competitività internazionale, gli investimenti nella catena del valore nel settore automobilistico, il miglioramento delle competenze e la riconversione professionale dei lavoratori. La relazione sullo stato di avanzamento si baserà anche sulle relazioni **annuali** che gli Stati membri presentano nell'ambito del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi. Nel preparare la relazione sullo stato di avanzamento la Commissione dovrebbe consultare le parti sociali e tenere conto dei risultati del dialogo sociale. Le innovazioni nella catena di approvvigionamento automobilistico sono costanti. Tecnologie innovative come **i biocarburanti avanzati e** la produzione di elettrocarburanti con cattura dell'aria, se ulteriormente sviluppate, potrebbero offrire prospettive per una mobilità climaticamente neutra a prezzi accessibili. La Commissione dovrebbe pertanto tenere conto dei progressi compiuti in materia di innovazione nel settore nell'ambito della sua relazione sullo stato di avanzamento.

²⁶ Comunicazione della Commissione - "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa", COM/2021/350 final del 5 maggio 2021

²⁶ Comunicazione della Commissione - "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa", COM/2021/350 final del 5 maggio 2021

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) *Sebbene il presente regolamento si applichi solo alle nuove autovetture e ai nuovi veicoli commerciali leggeri, è importante includerlo in un piano d'azione più completo a livello di Unione per decarbonizzare il parco veicoli*

esistente al fine di proteggere l'ambiente e la salute dei cittadini in tutti gli Stati membri. L'attuale parco veicoli continuerà a essere un fattore di scarso rendimento ambientale per un lungo periodo a causa della lentezza del rinnovamento del parco. Inoltre, l'attuale mercato di veicoli inquinanti di seconda mano nell'Europa centrale e orientale rischia di spostare l'inquinamento nelle regioni economicamente meno sviluppate dell'Unione. Il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici nel 2050 dovrebbe essere correlato al diritto di tutti i cittadini dell'Unione a un'aria più pulita. Al fine di accelerare la riduzione delle emissioni del parco esistente, è della massima importanza che la Commissione proponga rapidamente misure legislative volte a creare un quadro favorevole all'ammodernamento e a promuovere le tecnologie attualmente disponibili che riducono le emissioni di CO₂, quali combustibili a basse emissioni di carbonio e luci a minor consumo energetico, ad accelerare il trasferimento modale tra merci e passeggeri e a incoraggiare modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, come il car pooling, la mobilità dolce e trasporti pubblici nelle città, e a far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio delle autovetture nell'Unione.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) *Gli* obiettivi relativi all'intero parco veicoli dell'UE *devono* essere integrati dalla necessaria realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del *Parlamento europeo e del Consiglio*²⁷.

Emendamento

(13) *Migliorare l'accesso dei consumatori a una pratica infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici e di rifornimento per i combustibili alternativi è un prerequisito essenziale per lo sviluppo del mercato dei veicoli a basse e a zero emissioni e pertanto per il successo*

del presente regolamento. Gli obiettivi relativi all'intero parco veicoli dell'UE dovrebbero essere integrati dalla necessaria realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, la cui attuazione è stata finora insufficiente in tutta l'Unione. Per questo motivo, il presente regolamento dovrebbe essere accompagnato da ambiziosi obiettivi obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in tutti gli Stati membri, nonché da obiettivi ambiziosi per la creazione di punti di ricarica privati di cui alla direttiva 2014/94/UE²⁷ e alla direttiva 2010/31/UE; a tale riguardo, qualsiasi aumento degli obiettivi di riduzione delle emissioni stabiliti nel presente regolamento, compresi gli obiettivi intermedi, dovrebbe andare di pari passo con un aumento degli obiettivi di realizzazione. L'infrastruttura di ricarica dovrebbe essere installata dove le persone vivono, lavorano e svolgono le loro attività quotidiane. È essenziale non lasciare indietro nessuna regione o territorio 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. Gli Stati membri dovrebbero ricevere un sostegno e un accompagnamento sufficienti per conseguire tale obiettivo alla luce delle notevoli esigenze di investimento, in un decennio in cui aumenteranno le perdite e i trasferimenti di gettito fiscale su altri combustibili. A tal fine è importante sottolineare che la questione del rifornimento è indissolubilmente legata all'autonomia stessa dei veicoli, in quanto maggiore è l'autonomia, minore è la necessità della frequenza di rifornimento. Relativamente alla diffusione delle infrastrutture, la Commissione dovrebbe, pertanto, tenere conto degli sviluppi

tecnologici, in particolare per quanto concerne l'autonomia delle batterie. Il trasporto su strada rappresenta una quota significativa del consumo finale di energia nell'Unione. La direttiva (UE) .../... [rifusione della direttiva sull'efficienza energetica] sancisce il principio "l'efficienza energetica al primo posto" come un principio generale da considerare in tutti i settori, non solo nel sistema energetico, a tutti i livelli. Il principio dell'efficienza energetica dovrebbe quindi essere considerato nella politica, nella pianificazione e nelle decisioni di investimento relative alla creazione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento di carburanti alternativi, anche per quanto riguarda l'efficienza energetica "dal pozzo alla ruota" delle diverse tecnologie a zero emissioni.

²⁷ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

²⁷ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) È opportuno che i costruttori dispongano di sufficiente flessibilità per adeguare nel tempo il proprio parco veicoli al fine di gestire la transizione verso veicoli a emissioni zero in modo efficiente in termini di costi **ed** è pertanto opportuno mantenere l'approccio basato sulla riduzione dei livelli obiettivo **in** fasi **quinquennali**.

Emendamento

(14) È opportuno che i costruttori, **in particolare le PMI nella catena di approvvigionamento del settore automobilistico**, dispongano di sufficiente flessibilità per adeguare nel tempo il proprio parco veicoli, **dato che le autovetture sono prodotte e progettate in cicli almeno quinquennali e i veicoli commerciali leggeri in cicli ancora più lunghi**, al fine di gestire la transizione verso veicoli a emissioni zero **e a basse**

emissioni in modo efficiente in termini di costi. È pertanto opportuno mantenere l'approccio basato sulla riduzione dei livelli obiettivo *per fasi*. ***Per garantire l'efficacia del presente regolamento tra l'evoluzione del mercato, i progressi tecnologici e l'obiettivo dell'Unione di ridurre le emissioni, dovrà essere effettuato un riesame del presente regolamento nel 2027.***

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) Gli interventi di riduzione delle emissioni richiesti per conseguire gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE è distribuito tra i costruttori utilizzando una curva dei valori limite basata sulla massa media del parco di veicoli nuovi dell'UE e del nuovo parco di veicoli del costruttore. Sebbene sia opportuno mantenere questo meccanismo, è necessario evitare che gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE rendano negativo l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore. A tale scopo è necessario chiarire che, qualora si verifichi un tale risultato, l'obiettivo per le emissioni specifiche dovrà essere fissato a 0 g CO₂/km.

Emendamento

(17) Gli interventi di riduzione delle emissioni richiesti per conseguire gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE è distribuito tra i costruttori utilizzando una curva dei valori limite basata sulla massa media del parco di veicoli nuovi dell'UE e del nuovo parco di veicoli del costruttore. È necessario evitare che gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE rendano negativo l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore. A tale scopo è necessario chiarire che, qualora si verifichi un tale risultato, l'obiettivo per le emissioni specifiche dovrà essere fissato a 0 g CO₂/km. ***Il parametro di utilità basato sulla massa per il calcolo degli obiettivi di emissioni specifiche del costruttore dovrebbe essere mantenuto fino al 2025 per le autovetture. L'aumento del peso delle automobili è stato utilizzato come opzione di abbattimento che consente ai costruttori di fissare obiettivi meno ambiziosi, sebbene il ridimensionamento e l'alleggerimento possano apportare notevoli benefici in termini di efficienza energetica, uso efficiente dello spazio urbano, sicurezza stradale e salute umana. A tale riguardo, la Commissione dovrebbe elaborare proposte volte a incentivare la riduzione***

della massa, anche per i veicoli a basse e a zero emissioni, al fine di promuovere la produzione di veicoli più efficienti dal punto di vista dei materiali.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) In considerazione dell'aumento degli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e al fine di evitare potenziali effetti di distorsione del mercato, dovrebbero essere allineati gli obblighi di riduzione per tutti i costruttori presenti sul mercato dell'Unione, ad eccezione di quelli responsabili di un numero di veicoli nuovi immatricolati in un anno civile inferiore a 1 000 unità. Di conseguenza dovrebbe essere soppressa a decorrere dal 2030 la possibilità concessa ai costruttori di un numero di autovetture compreso tra 1 000 e 10 000 unità o di veicoli commerciali leggeri compreso tra 1 000 e 22 000 unità oggetto di nuova immatricolazione in un anno civile di presentare una domanda di deroga rispetto ai rispettivi obiettivi specifici per le emissioni.

Emendamento

(21) In considerazione dell'aumento degli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e al fine di evitare potenziali effetti di distorsione del mercato, dovrebbero essere allineati gli obblighi di riduzione per tutti i costruttori presenti sul mercato dell'Unione, ad eccezione di quelli responsabili di un numero di veicoli nuovi immatricolati in un anno civile inferiore a 1 000 unità. Di conseguenza dovrebbe essere soppressa a decorrere dal 2030 la possibilità concessa ai costruttori di un numero di autovetture compreso tra 1 000 e 10 000 unità o di veicoli commerciali leggeri compreso tra 1 000 e 22 000 unità oggetto di nuova immatricolazione in un anno civile di presentare una domanda di deroga rispetto ai rispettivi obiettivi specifici per le emissioni. ***Tale deroga dovrebbe applicarsi solo ai costruttori di veicoli speciali di utilità sociale, come i veicoli di emergenza, i furgoni antincendio, le ambulanze e non ai costruttori di autovetture più lussuose, al fine di garantire una transizione equa.***

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) Nel **2026** dovrebbero essere riesaminati i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi fissati dal regolamento (UE) 2019/631 per il 2030 e oltre. Ai fini di tale riesame, dovrebbero essere presi in considerazione tutti gli aspetti considerati nelle relazioni **biennali**.

Emendamento

(23) Nel **2027** dovrebbero essere riesaminati i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi fissati dal regolamento (UE) 2019/631 per il 2030 e oltre. Ai fini di tale riesame, dovrebbero essere presi in considerazione tutti gli aspetti considerati nelle relazioni **annuali**.

Emendamento 19

Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione

(24) *La possibilità di destinare le entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come previsto dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/631 e se ne è concluso che ciò farebbe lievitare in modo significativo gli oneri amministrativi, senza apportare benefici diretti al settore automobilistico nella sua transizione. Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero pertanto continuare ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/631.*

Emendamento

(24) *La transizione definitiva verso veicoli a emissioni zero comporterà strutturalmente notevoli perdite di posti di lavoro nell'industria automobilistica, dai costruttori e dai loro fornitori di componenti ai relativi servizi di manutenzione e riparazione. Gli sforzi per la decarbonizzazione del trasporto su strada dovrebbero quindi prendere in considerazione anche le significative conseguenze sociali attese di questo processo, al fine di ammortizzare e in definitiva gestire questa transizione. Gli importi delle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerati 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, sostenere la formazione, la riqualificazione, il miglioramento delle competenze e ulteriori misure di qualificazione dei lavoratori interessati, in particolare nelle piccole e medie imprese. Tale linea di bilancio dovrebbe essere finanziata dal bilancio generale dell'Unione e dalle entrate provenienti dalle indennità per le*

emissioni in eccesso.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera -a (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 1 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-a) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

"3 bis. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione rivede il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta per integrarlo con misure supplementari atte a includere, oltre alle emissioni dallo scarico, il bilancio del carbonio complessivo del veicolo e il carburante utilizzato, sulla base delle metodologie di cui all'articolo 7, paragrafo 10, e all'articolo 12, paragrafo 3 bis, al fine di garantire che le emissioni del settore siano in linea con l'obiettivo di neutralità carbonica dell'Unione."

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 1 – paragrafo 5 bis – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **100** % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte A;

(a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **90** % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte A;

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 1 – paragrafo 5 bis – lettera b

Testo della Commissione

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **100** % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte B;

Emendamento

(b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del **90** % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte B;

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera c

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 1 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

(c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029 una soglia di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni pari a una quota del 20 % delle rispettive flotte di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi si applica a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B".

Emendamento 24

Proposta di regolamento

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

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 3 – lettera n bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) è aggiunto il punto seguente:

"n bis) "veicolo ibrido ricaricabile" (o PHEV, veicolo ibrido elettrico ricaricabile): un veicolo alimentato da una combinazione di un motore elettrico con batteria ricaricabile e un motore a combustione interna, che possono funzionare insieme o separatamente;"

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera n ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b ter) sono aggiunte le seguenti lettere:

"n ter) "biocarburanti": i biocarburanti quali definiti all'articolo 2, punto 33, della direttiva (UE) 2018/2001;

n quater) "biocarburanti avanzati": i biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001;

n quinquies) "carburanti rinnovabili di origine non biologica": i carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001;

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 5 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 7 – paragrafo 10

Testo in vigore

Emendamento

10. La Commissione *valuta*, entro il **2023, la possibilità di sviluppare** una metodologia comune dell'Unione per la

a bis) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:

"10. La Commissione *elabora*, entro il **31 dicembre 2023**, una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la

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

comunicazione coerente dei dati di CO2 relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nel mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale *metodologia*, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative."

(32019R0631)

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 5 – lettera a ter (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 7 – paragrafo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) è inserito il seguente paragrafo 10 bis:

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

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 5 bis (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 8 – paragrafo 4

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

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

"4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate **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, attenuando gli eventuali effetti negativi sull'occupazione della transizione nel settore automobilistico in tutti gli Stati membri interessati, specialmente nelle regioni e nelle comunità più colpite dalla transizione. In particolare, essa finanzia la formazione, la riqualificazione, il miglioramento delle competenze e l'ulteriore qualificazione dei lavoratori del settore automobilistico, compresi i costruttori di automobili, i loro fornitori di componenti e i servizi ausiliari di manutenzione e riparazione, in particolare per le PMI.**

Tale linea di bilancio specifica del Fondo sociale per il clima sostiene l'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita" in tutti gli Stati membri. Fornisce agli Stati membri un aiuto per il finanziamento di misure e investimenti volti ad affrontare le conseguenze economiche e sociali della transizione, in particolare per quanto riguarda le riconversioni previste e la perdita di posti di lavoro nel settore automobilistico, comprese le piccole e medie imprese.

Le risorse assegnate provengono dal bilancio dell'Unione e dalle indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 8 del presente regolamento. Sostengono le seguenti attività: la riqualificazione dei lavoratori; l'assistenza nella ricerca di lavoro; l'investimento nella conversione del tessuto industriale europeo."

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 6

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

"La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per gli obiettivi specifici per le emissioni applicabili fino all'anno civile 2029 compreso.";

Emendamento

"La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per gli obiettivi specifici per le emissioni applicabili fino all'anno civile 2029 compreso.";

Un costruttore di veicoli speciali di utilità sociale, quali i veicoli di emergenza, i furgoni per vigili del fuoco e le ambulanze, può presentare una domanda di deroga. Non può essere concessa una deroga a un costruttore di autoveicoli che rientrano nel segmento F, nel segmento S e nel segmento SUV nel sistema di classificazione della Commissione europea (segmento Euro Car).

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 6 bis (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 11 bis

Progettazione ecocompatibile

Al fine di garantire che la transizione verso una mobilità a zero emissioni contribuisca pienamente agli obiettivi dell'Unione in materia di efficienza energetica e di economia circolare, entro il 31 dicembre 2023 la Commissione presenta, se del caso, proposte riguardanti

l'elaborazione di requisiti minimi di progettazione ecocompatibile per tutte le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi, tra cui l'efficienza energetica, le emissioni incorporate, i requisiti di durabilità e riparabilità per componenti essenziali quali luci, componenti elettronici e batterie, i requisiti minimi per il recupero di metalli, plastica e materie prime critiche, tenendo conto dei principi applicati ad altri prodotti connessi all'energia ai sensi della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

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

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 6 ter (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 12 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) all'articolo 12 è aggiunto il paragrafo 3 bis seguente:

"3 bis. Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione elabora una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni dei combustibili e dell'energia consumati dai veicoli nel mercato dell'Unione.

Essa comprende una metodologia atta a misurare e comparare l'efficienza dei veicoli a zero e a basse emissioni sulla base del quantitativo di elettricità di cui

hanno bisogno per percorrere cento chilometri. Tale metodologia tiene conto in particolare delle implicazioni dell'elettricità utilizzata sulla quantità di risorse richieste dalle batterie interne di stoccaggio dell'energia o per produrre carburanti alternativi di tali veicoli.

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

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera c

Testo in vigore

c) entro il 31 ottobre 2022 il valore indicativo TM_0 per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova di **tutte le nuove autovetture nuove e dei** veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021;

Emendamento

(7 bis) all'articolo 14, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

c) entro il 31 ottobre 2022 il valore indicativo TM_0 per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova di **tutti i** veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021;

(32019R0631)

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 7 ter (nuovo)

Testo in vigore

d) entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, il valore TM_0 nell'allegato I, *parti A e B*, punto 6.2, è adattato alla rispettiva massa media di prova di **tutte le autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi** immatricolati nel corso dei due precedenti anni civili, a partire dal 2022 e 2023. Il nuovo valore TM_0 si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

Emendamento

(7 ter) all'articolo 14, paragrafo 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, il valore TM_0 nell'allegato I, **parte B**, punto 6.2, è adattato alla rispettiva massa media di prova di **tutti i** veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel corso dei due precedenti anni civili, a partire dal 2022 e 2023. Il nuovo valore TM_0 si applica a decorrere dal **1o** gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

(32019R0631)

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 9

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 bis – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 9

Testo della Commissione

Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a un progresso efficiente in termini di costi verso la neutralità climatica entro il 2050. Tra essi figurano la diffusione **di** veicoli a basse e a zero emissioni, i progressi nel conseguire gli obiettivi di realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, come previsto dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra, l'impatto sui consumatori, i progressi nel dialogo sociale nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada.

Emendamento

Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a un progresso efficiente in termini di costi verso la neutralità climatica entro il 2050. Tra essi figurano:

- a) la diffusione **nonché il costo dei** veicoli a zero e a basse emissioni;
- b) **la transizione da un approccio basato esclusivamente sulle emissioni di gas di scarico a un approccio olistico basato sull'analisi dei cicli di vita avvalendosi delle metodologie di cui all'articolo 7, paragrafo 10, e all'articolo 12, paragrafo 3 bis, tenuto conto anche dell'intensità del gas a effetto serra nelle fasi di estrazione, produzione e fine vita dei minerali nonché del mix energetico nel rispettivo Stato membro di circolazione;**
- c) **la soglia di CO₂ utilizzata per definire cosa si intende per veicolo a basse emissioni e, se necessario, per la sua revisione;**
- d) i progressi nel conseguire gli obiettivi di realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento,

come previsto dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi;

e) il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra;

f) l'impatto sugli obiettivi degli Stati membri in materia di gas a effetto serra e qualità dell'aria, acquisti annuali di veicoli nuovi a basse e a zero emissioni e di veicoli di seconda mano;

g) i progressi e l'impatto a livello regionale (NUTS II);

h) l'impatto sui consumatori, in particolare quelli a basso reddito, nonché l'evoluzione della povertà nel settore dei trasporti in ciascuno Stato membro, come definito nel regolamento (UE).../... [regolamento che istituisce un Fondo sociale per il clima];

i) i progressi nel dialogo sociale e negli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada;

j) i progressi nella diffusione di una capacità supplementare di energia elettrica da fonti rinnovabili proporzionale alla crescita delle vendite di veicoli a zero emissioni, in modo da garantire che le emissioni non siano semplicemente spostate.

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 14 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) è inserito il seguente articolo 14 ter:

"Articolo 14 ter

In linea con l'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva (UE) .../... [rifusione della direttiva sull'efficienza energetica], gli Stati membri considerano il principio dell'efficienza energetica al primo posto nelle decisioni strategiche, di pianificazione e di investimento relative alla realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento di combustibili alternativi, anche per quanto riguarda l'efficienza energetica "dal pozzo alla ruota" delle diverse tecnologie a zero emissioni."

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10 – lettera a

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Nel **2028** la Commissione, basandosi sulle relazioni **biennali**, riesamina l'efficacia e l'impatto del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

Emendamento

Nel **2027** la Commissione, basandosi sulle relazioni **annuali**, riesamina l'efficacia e l'impatto del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10 – lettera a

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

La relazione è corredata, **se del caso**, di

Emendamento

La relazione è corredata di una proposta di

una proposta di modifica del presente regolamento.

modifica del presente regolamento *che individua un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni introducendo obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi oltre il 2035, compresa l'eventuale inclusione dei veicoli ibridi ricaricabili ai fini degli obiettivi relativi al parco veicoli, sulla base di una metodologia basata sul ciclo di vita sviluppata dalla Commissione europea entro il 31 dicembre 2023.*

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 – paragrafo 2

Testo in vigore

2. Nella relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali; dell'introduzione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare per quanto concerne i veicoli commerciali leggeri; della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾, compreso il loro finanziamento; del potenziale contributo alla riduzione delle emissioni ricorrendo all'uso di combustibili alternativi sintetici e avanzati prodotti con energie rinnovabili della riduzione delle emissioni di CO₂ attualmente osservata a livello di parco veicoli esistente; del funzionamento del meccanismo di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni; dei potenziali effetti

Emendamento

a bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Nella relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali; dell'introduzione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare per quanto concerne i veicoli commerciali leggeri; della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ***sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi***²⁰, compreso il loro finanziamento; ***dell'attuazione della direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e del suo previsto riesame***; del potenziale contributo alla riduzione delle emissioni ricorrendo all'uso di combustibili alternativi sintetici e avanzati prodotti con energie rinnovabili;

della misura transitoria di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3; dell'impatto del presente regolamento sui consumatori, in particolare su quelli con redditi bassi e medi; e degli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e a prezzi accessibili nell'Unione.

della riduzione delle emissioni di CO₂ attualmente osservata a livello di parco veicoli esistente; del funzionamento del meccanismo di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni; dei potenziali effetti della misura transitoria di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3; dell'impatto del presente regolamento sui consumatori, in particolare su quelli con redditi bassi e medi; e degli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e a prezzi accessibili nell'Unione.”

²⁰ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

²⁰ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

(32019R0631)

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10 – lettera b

Regolamento (UE) 2019/631

Articolo 15 – paragrafi 2 - 5

Testo in vigore

(b) i paragrafi da 2 a 5 sono soppressi;

Emendamento

(b) i paragrafi da 3 a 5 sono soppressi;

(32019R0631)

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Allegato I – punto 1 – lettera d bis (nuova)

Regolamento (UE) 2019/631

Allegato I - parte A – punto 6.2.1

6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ + $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1;

a_{2025} è

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$$

dove:

a_{2021} è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile indipendente) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singola autovettura nuova immatricolata nel 2021;

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;

TM è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno civile in questione;

TM₀ è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

d bis) il punto 6.2.1 è sostituito dal seguente:

"6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1."

(32019R0631)

Proposta di regolamento

Allegato I – punto 1 – lettera f

Regolamento (UE) 2019/631

Allegato I – parte A – punto 6.3.2

Testo della Commissione

6.3.2 Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

dove:

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

a₂₀₃₀ è

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2030}}{average \text{ emissions}_{2021}}$$

dove:

a₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

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

TM è il valore di cui al punto 6.2.1

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

Emendamento

6.3.2 Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

Obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE2025

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Modifica al regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima
Riferimenti	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 13.9.2021
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 13.9.2021
Relatore per parere Nomina	Dominique Riquet 7.10.2021
Esame in commissione	26.1.2022
Approvazione	20.4.2022
Esito della votazione finale	+: 40 –: 17 0: 19
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picerno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

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

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti