



TESTI APPROVATI

P8_TA(2018)0455

Livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi *I**

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 14 novembre 2018, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))¹

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

¹ La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A8-0354/2018).

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) La diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero dovrebbe contribuire alla soluzione dei principali problemi di mobilità urbana. Oltre a essere indispensabile per ridurre le emissioni di CO₂ generate dal trasporto su strada, la promozione di tali veicoli da parte dei costruttori è fondamentale anche per ridurre efficacemente gli inquinanti atmosferici e i livelli eccessivi di rumore nelle città e nelle aree urbane.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

(2) A seguito della strategia per una mobilità a basse emissioni, nei mesi di maggio¹⁹ e novembre²⁰ 2017 la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità. I pacchetti contengono un'agenda positiva per la realizzazione della strategia suddetta e per garantire una transizione agevole verso una mobilità **pulita**, competitiva e interconnessa per tutti.

(2) A seguito della strategia per una mobilità a basse emissioni, nei mesi di maggio¹⁹ e novembre²⁰ 2017 la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità. I pacchetti contengono un'agenda positiva per la realizzazione della strategia suddetta e per garantire una transizione agevole verso una mobilità **a emissioni zero**, competitiva e interconnessa per tutti.

¹⁹ L'Europa in movimento – Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti (COM(2017)0283).

²⁰ Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori (COM(2017)0675).

¹⁹ L'Europa in movimento – Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti (COM(2017)0283).

²⁰ Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori (COM(2017)0675).

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Il presente regolamento fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità "L'Europa in movimento", che mantiene gli impegni della nuova strategia per la politica industriale del settembre 2017²¹ e intende completare il processo che consentirà all'Unione di sfruttare appieno i vantaggi della modernizzazione e decarbonizzazione in questo settore. Il pacchetto si prefigge di rendere la mobilità europea più sicura e accessibile, l'industria europea più competitiva, i posti di lavoro in Europa più sicuri e il **sistema mobilità più pulito e più adatto alla necessità imperativa di affrontare i cambiamenti climatici. Ciò richiederà** il pieno impegno dell'Unione, degli Stati membri e dei portatori di interessi, **non da ultimo intensificando gli sforzi per ridurre le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico.**

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

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il presente regolamento, insieme **a quello sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri**²², delinea un

Emendamento

(3) Il presente regolamento fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità "L'Europa in movimento", che mantiene gli impegni della nuova strategia per la politica industriale del settembre 2017²¹ e intende completare il processo che consentirà all'Unione di sfruttare appieno i vantaggi della modernizzazione e decarbonizzazione in questo settore. Il pacchetto si prefigge di rendere la mobilità europea più sicura e accessibile, l'industria europea più competitiva, i posti di lavoro in Europa più sicuri e **di far sì che il settore abbia decisamente imboccato un percorso di azzeramento delle emissioni entro la metà del secolo e sia pienamente in linea con l'accordo di Parigi. Al fine di trovare un buon equilibrio tra l'intensificazione degli sforzi volti a ridurre le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico, da un lato, e la promozione dell'innovazione nell'industria automobilistica dell'Unione e il rafforzamento della competitività dell'Unione, dall'altro, è necessario** il pieno impegno dell'Unione, degli Stati membri e dei portatori di interessi.

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

(4) Il presente regolamento, insieme **al regolamento (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio**²², delinea un percorso chiaro per la riduzione delle

percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante relativo alla riduzione entro il 2030 ***in tutti i settori economici dell'economia dell'Unione*** delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il **40%** rispetto al 1990, come ***sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato nella sessione del Consiglio "Ambiente" del 6 marzo 2015 quale contributo previsto dell'Unione, stabilito a livello nazionale, nell'ambito dell'accordo di Parigi.***

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

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante relativo alla riduzione, entro il 2030, delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il **55 %**, rispetto al 1990, ***in tutti i settori economici dell'economia dell'Unione***, come ***necessario per rispettare l'accordo di Parigi.***

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

Emendamento

(4 bis) È pertanto opportuno stabilire obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2025 e per il 2030 in relazione al parco di veicoli pesanti nuovi a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione per il 2030 e oltre. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e tempestivo all'industria, affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse o zero emissioni.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30% entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. Il trasporto su strada ***contribuisce in modo rilevante alle emissioni di tali settori, con*** un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada comprometteranno le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici.

Emendamento

(5) Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30 % entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. ***Nel 2016 il trasporto su strada era responsabile del 25 % delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione e le sue emissioni sono aumentate per il terzo anno consecutivo, confermandosi a*** un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada comprometteranno le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) Alla luce dell'aumento stimato della quota delle emissioni prodotte dai veicoli pesanti, che dovrebbe arrivare al 9 % circa, e del fatto che, attualmente, non vi sono obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, sono necessarie misure specifiche per tale categoria di veicoli.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) Al fine di sfruttare appieno il potenziale di efficienza energetica e

(9) Al fine di sfruttare appieno il potenziale di efficienza energetica e

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

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Tenendo conto del fatto che i cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e della necessità di garantire il buon funzionamento del mercato unico, sia per i servizi di trasporto su strada sia per i veicoli pesanti, è opportuno fissare norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti a livello **unionale**. Tali norme dovrebbero essere concepite in modo da non pregiudicare la legislazione sulla concorrenza.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

garantire che il settore dei trasporti su strada nel suo insieme contribuisca alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, è opportuno integrare le norme già esistenti in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi definendo livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi. Tali norme costituiranno un forte incentivo all'innovazione per tecnologie efficienti nel consumo di carburante, contribuendo a rafforzare la posizione tecnologica di punta dei costruttori e dei fornitori dell'Unione **e garantendo nel lungo termine posti di lavoro altamente qualificati**.

Emendamento

(10) Tenendo conto del fatto che i cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e della necessità di garantire il buon funzionamento del mercato unico, sia per i servizi di trasporto su strada sia per i veicoli pesanti, **nonché di evitare qualsiasi frammentazione del mercato**, è opportuno fissare norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti a livello **dell'Unione**. Tali norme dovrebbero essere concepite in modo da non pregiudicare la legislazione sulla concorrenza.

(12 bis) Una transizione equa e socialmente accettabile verso una mobilità a zero emissioni entro la metà del secolo richiede cambiamenti in tutta la catena del valore del settore automobilistico,

tenendo conto nel contempo dei cittadini e delle regioni di tutti gli Stati membri che potrebbero risentire negativamente di tali cambiamenti. È importante considerare gli effetti sociali della transizione ed essere proattivi nell'affrontare le implicazioni sull'occupazione. È pertanto essenziale che le attuali misure siano accompagnate anche da programmi mirati a livello di Unione, nazionale e regionale per la riqualificazione dei lavoratori, il miglioramento del loro livello di competenze e il loro ricollocamento, nonché da iniziative di formazione e ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, da realizzare in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti.

Emendamento 13

Proposta di regolamento
Considerando 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 ter) Occorre istituire rapidamente infrastrutture di ricarica e rifornimento al fine di creare un clima di fiducia per i consumatori di veicoli a zero emissioni e a basse emissioni, ed è necessaria l'interazione efficace di diversi strumenti di sostegno a livello dell'Unione e degli Stati membri per mobilitare significativi investimenti pubblici e privati.

Emendamento 14

Proposta di regolamento
Considerando 12 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quater) Nella strategia per una mobilità a basse emissioni è stata sottolineata l'importanza di garantire che l'elettricità generata per i veicoli elettrici provenga da fonti energetiche sostenibili e

la necessità che venga al più presto varata un'iniziativa a lungo termine a livello di Unione sulle batterie di prossima generazione. Per garantire il raggiungimento di tali obiettivi saranno necessari crescenti finanziamenti a vantaggio della ricerca tecnologica in relazione alla produzione, alla gestione e allo smaltimento delle batterie dei motori elettrici, affinché gli stessi risultino sempre più eco-sostenibili.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 12 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quinquies) Nell'Unione la maggior parte degli operatori del trasporto merci è costituita da piccole e medie imprese con un accesso limitato ai finanziamenti. Pertanto, le soluzioni future devono essere efficaci in termini di costi ed equilibrate. È essenziale disporre di una solida struttura di incentivi per agevolare la diffusione di veicoli più efficienti sotto il profilo del consumo di carburante e prevedere meccanismi di finanziamento dell'Unione.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

Emendamento

(13) Per tenere conto delle innovazioni e dell'applicazione delle nuove tecnologie che incrementano il risparmio di carburante dei veicoli pesanti, lo strumento di simulazione VECTO e il regolamento (UE) 2017/2400 saranno costantemente e tempestivamente aggiornati.

(13) Per tenere conto delle innovazioni e dell'applicazione delle nuove tecnologie che incrementano il risparmio di carburante dei veicoli pesanti, ***nonché dell'evoluzione della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/2400***, lo strumento di simulazione VECTO e il regolamento (UE) 2017/2400 saranno costantemente e tempestivamente aggiornati, ***stanziando a tale fine risorse di***

bilancio adeguate. Considerata l'incidenza che tali nuove tecnologie possono avere sul potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti, il riesame del 2022 dovrebbe tener pienamente conto dell'evoluzione dello strumento di simulazione VECTO.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) I dati sulle emissioni di CO₂ determinati ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400 sono monitorati a norma del regolamento (UE) .../2018 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵. I dati dovrebbero fungere da base per determinare sia gli obiettivi di riduzione che i quattro gruppi di veicoli pesanti più inquinanti dell'Unione devono raggiungere, sia le emissioni specifiche medie del costruttore in un determinato anno civile.

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

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Occorre stabilire un obiettivo di riduzione per il 2025 corrispondente a una riduzione relativa basata sulle emissioni

Emendamento

(14) I dati sulle emissioni di CO₂ determinati ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400 sono monitorati a norma del regolamento (UE) **2018/956** del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵. I dati dovrebbero fungere da base per determinare sia gli obiettivi di riduzione che i quattro gruppi di veicoli pesanti più inquinanti dell'Unione devono raggiungere, sia le emissioni specifiche medie del costruttore in un determinato anno civile.

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo).

Regolamento (UE) **2018/956** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (GU L **173** del **9.7.2018**, pag. **1**).

Emendamento

(15) Occorre stabilire un obiettivo di riduzione per il 2025 corrispondente a una riduzione relativa basata sulle emissioni

medie di CO₂ del 2019 dei veicoli pesanti succitati, in modo da rispecchiare il diffondersi di tecnologie economicamente efficaci ormai disponibili per i veicoli convenzionali. Si dovrebbe stabilire un obiettivo **ambizioso** per il 2030 **mentre l'obiettivo finale dovrebbe essere determinato** sulla base di un riesame svolto nel 2022, **in quanto** vi è ancora incertezza circa l'uso di tecnologie più avanzate non ancora disponibili.

medie di CO₂ del 2019 dei veicoli pesanti succitati, in modo da rispecchiare il diffondersi di tecnologie economicamente efficaci ormai disponibili per i veicoli convenzionali. Si dovrebbe stabilire un obiettivo **di riduzione anche** per il 2030, sulla base di un riesame svolto nel 2022 **che non dovrebbe abbassare il livello di ambizione del presente regolamento, tenendo nel contempo conto del fatto che** vi è ancora incertezza circa l'uso di tecnologie più avanzate non ancora disponibili.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

(16) **Per i veicoli pesanti, il gas naturale liquefatto (GNL) è un combustibile alternativo al gasolio. La diffusione, già oggi e in futuro, di tecnologie più innovative basate sul GNL contribuirà al raggiungimento degli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ nel breve e medio termine, poiché il loro uso comporta una riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto ai veicoli diesel. Il potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli alimentati a GNL è già pienamente rispecchiato nello strumento VECTO. Inoltre, le attuali tecnologie GNL garantiscono un basso livello di emissioni atmosferiche inquinanti, quali NOx e particolato. È già operativa un'infrastruttura minima di rifornimento sufficiente che va man mano ampliandosi nell'ambito di politiche nazionali di sostegno alle infrastrutture per i combustibili alternativi.**

Emendamento

(16) **In linea con le ambizioni del presente regolamento, occorre diffondere ulteriormente infrastrutture di rifornimento e di ricarica efficienti, tecnologicamente neutre e adeguate,** nell'ambito di politiche nazionali di sostegno alle infrastrutture per i combustibili alternativi.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) Con riferimento ai veicoli professionali e ai veicoli delle categorie M2 e M3, è opportuno che la Commissione specifichi al più presto i criteri tecnici in base ai quali definire la destinazione professionale di un veicolo nonché gli autobus che rientrano nel presente regolamento.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 17 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 ter) Occorre elaborare un meccanismo di convalida per lo scenario di riferimento del 2019 al fine di garantire l'esattezza e i vantaggi del presente regolamento.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) Al fine di conferire flessibilità al meccanismo di incentivazione per lo sviluppo di veicoli pesanti a zero emissioni, i costruttori collegati dovrebbero poter costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma dovrebbe poter essere rinnovato. La Commissione dovrebbe avere facoltà di stabilire regole e condizioni dettagliate per

la costituzione di raggruppamenti su base aperta, trasparente e non discriminatoria da parte di costruttori collegati, nel rispetto del diritto della concorrenza dell'Unione.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) ***Contrariamente alle autovetture e ai furgoni, i veicoli pesanti a basse o zero emissioni non sono ancora disponibili sul mercato, fatta eccezione per gli autobus. Un apposito meccanismo di incentivazione, costituito da supercrediti, dovrebbe essere introdotto per facilitare la*** transizione verso una mobilità a emissioni zero. ***Si otterranno in tal modo*** incentivi per lo sviluppo e la diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli pesanti a basse o zero emissioni ad integrazione degli strumenti sul lato della domanda, come la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ (direttiva Veicoli puliti).

²⁶ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, come modifica dalla direttiva .../.../UE [COM(2017)0653] (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21) ***Per garantire l'agevole*** transizione verso una mobilità a emissioni zero ***e fornire*** incentivi per lo sviluppo e la diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli pesanti a basse o zero emissioni ad integrazione degli strumenti sul lato della domanda, come la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ (direttiva Veicoli puliti), ***è opportuno fissare per il 2025 e il 2030 un valore di riferimento relativo alla quota di veicoli pesanti a basse o zero emissioni nel parco veicoli di un costruttore.***

²⁶ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, come modifica dalla direttiva .../.../UE [COM(2017)0653] (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

(21 bis) ***La quota minima di veicoli a basse o zero emissioni dovrebbe essere concepita in modo da garantire ai fornitori dell'infrastruttura di ricarica e ai***

costruttori la certezza degli investimenti, al fine di promuovere la rapida diffusione dei veicoli a basse o zero emissioni sul mercato dell'Unione, permettendo nel contempo ai costruttori di disporre di una certa flessibilità nello stabilire la tempistica dei loro investimenti. È opportuno che sia introdotto un meccanismo volto a incentivare i costruttori a immettere quanto prima sul mercato dell'Unione veicoli a basse o zero emissioni.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) Ai fini del calcolo *delle* emissioni *specifiche medie del* costruttore, *tutti* i veicoli *pesanti* a basse o zero emissioni *dovrebbero pertanto essere conteggiati più volte. Il livello degli incentivi dovrebbe variare in base alle effettive emissioni di CO₂ del veicolo.* Al fine di *evitare* un indebolimento degli obiettivi ambientali, *i risparmi* così realizzati dovrebbero essere soggetti a un limite massimo.

Emendamento

(22) Ai fini del calcolo *dell'obiettivo di* emissioni *specifiche di CO₂ di un* costruttore, *dovrebbe essere tenuto conto dei risultati da questi conseguiti rispetto ai valori di riferimento relativi al 2025 e al 2030 per* i veicoli a basse e a zero emissioni. Al fine di *incentivare lo sviluppo e la diffusione di tali veicoli evitando nel contempo* un indebolimento degli obiettivi ambientali *e dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali, gli adeguamenti* così realizzati dovrebbero essere soggetti a un limite massimo.

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 24

Testo della Commissione

(24) Nel definire il meccanismo di incentivazione per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, dovrebbero essere inclusi anche i piccoli autocarri, *gli autobus e pullman* che non sono soggetti agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ ai sensi del presente regolamento. Si tratta di veicoli che offrono vantaggi significativi

Emendamento

(24) Nel definire il meccanismo di incentivazione per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, dovrebbero essere inclusi anche i piccoli autocarri *e le altre categorie di veicoli pesanti* che non sono *ancora* soggetti agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ ai sensi del presente regolamento. Si tratta di veicoli che

in quanto contribuiscono a risolvere i problemi di inquinamento atmosferico nelle città. ***Tuttavia, va osservato che gli autobus a emissioni zero sono già disponibili sul mercato e ricevono incentivi da misure sul versante della domanda, come gli appalti pubblici. Pertanto, al fine di garantire che gli incentivi siano distribuiti in modo equilibrato tra i diversi tipi di veicoli, anche i risparmi derivanti dai piccoli autocarri, autobus e pullman a emissioni zero dovrebbero essere soggetti ad un limite massimo.***

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(29) La Commissione dovrebbe imporre al costruttore cui competano emissioni in eccesso una sanzione finanziaria sotto forma di indennità per queste emissioni eccedentarie, tenendo conto dei crediti e debiti di emissioni. Per costituire un incentivo tale da indurre i costruttori a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli pesanti, l'indennità ***dovrebbe eccedere la*** media dei costi marginali delle tecnologie necessarie al conseguimento degli obiettivi. ***Le*** indennità dovrebbero essere ***considerate*** entrate del bilancio generale dell'Unione. Il metodo per riscuotere le indennità dovrebbe essere determinato mediante un atto di esecuzione, tenendo conto del metodo adottato ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009.

offrono vantaggi significativi in quanto contribuiscono a risolvere i problemi di inquinamento atmosferico nelle città.

Emendamento

(29) La Commissione dovrebbe imporre al costruttore cui competano emissioni in eccesso una sanzione finanziaria sotto forma di indennità per queste emissioni eccedentarie, tenendo conto dei crediti e debiti di emissioni. Per costituire un incentivo tale da indurre i costruttori a prendere provvedimenti per ridurre le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli pesanti, ***è importante che*** l'indennità ***sia sempre superiore alla*** media dei costi marginali delle tecnologie necessarie al conseguimento degli obiettivi. ***Gli importi delle*** indennità ***per le emissioni in eccesso*** dovrebbero essere ***considerati*** entrate del bilancio generale dell'Unione. ***Tali importi dovrebbero essere utilizzati per sostenere, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti, l'equa transizione del settore automobilistico verso una mobilità a zero emissioni nonché per sostenere soluzioni innovative che incentivino la rapida diffusione dei veicoli pesanti a basse o zero emissioni.*** Il metodo per riscuotere le indennità dovrebbe essere determinato mediante un atto di esecuzione, tenendo conto del metodo adottato ai sensi del regolamento

(CE) n. 443/2009^{1 bis} *del Parlamento europeo e del Consiglio.*

^{1bis} Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 30

Testo della Commissione

(30) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo. Gli obblighi imposti ai costruttori in merito alla fornitura di dati accurati ai sensi del regolamento (UE).../2018 [*Monitoraggio e comunicazione - veicoli pesanti*], insieme alle sanzioni amministrative che possono essere irrogate in caso di non conformità, contribuiscono a garantire la solidità dei dati usati ai fini della conformità agli obiettivi a norma del presente regolamento.

Emendamento

(30) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo. Gli obblighi imposti ai costruttori in merito alla fornitura di dati accurati ai sensi del regolamento (UE) **2018/956**, insieme alle sanzioni amministrative che possono essere irrogate in caso di non conformità, contribuiscono a garantire la solidità dei dati usati ai fini della conformità agli obiettivi a norma del presente regolamento. ***È interesse dei consumatori e dell'opinione pubblica sapere quali costruttori rispettano le nuove norme in materia di emissioni e quali non le rispettano.***

Emendamento 30

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) Per ottenere le riduzioni a norma del presente regolamento è essenziale che le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in uso siano conformi ai valori determinati a

Emendamento

(31) Per ottenere le riduzioni a norma del presente regolamento è essenziale che le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in uso ***e su strada*** siano conformi ai valori

norma del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione. Nel calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore, la Commissione dovrebbe quindi poter tener conto di eventuali casi di non conformità sistematica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in uso.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Considerando 33

Testo della Commissione

(33) L'efficacia degli obiettivi di cui al presente regolamento nel ridurre le emissioni di CO₂ è intensamente dipendente dalla rappresentatività del metodo utilizzato per determinare le emissioni. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)²⁷ riguardo i veicoli leggeri, anche nel caso dei veicoli pesanti è opportuno mettere in atto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/2400. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, e, se necessario, elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati richiesti per eseguire le valutazioni.

determinati a norma del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione. Nel calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore, la Commissione dovrebbe quindi poter tener conto di eventuali casi di non conformità sistematica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in uso ***e su strada. È opportuno introdurre inoltre l'esecuzione di prove indipendenti da parte di terzi sui veicoli in uso e su strada.***

Emendamento

(33) L'efficacia degli obiettivi di cui al presente regolamento nel ridurre le emissioni di CO₂ è intensamente dipendente dalla rappresentatività del metodo utilizzato per determinare le emissioni. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)²⁷ riguardo i veicoli leggeri, anche nel caso dei veicoli pesanti è opportuno mettere in atto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/2400. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, e, se necessario, elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati richiesti per eseguire le valutazioni. ***Ove venisse identificato un divario significativo tra i valori reali delle emissioni e quelli stabiliti a norma del regolamento (UE) 2017/2400, la Commissione dovrebbe disporre delle competenze per adattare di conseguenza le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore e, se del caso, le emissioni di CO₂ di riferimento relative al 2019 utilizzate ai fini del rispetto del presente regolamento.***

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

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 34 bis (nuovo)

Testo della Commissione

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

Emendamento

(34 bis) Nella sua relazione del 2022, la Commissione dovrebbe esaminare anche la possibilità di sviluppare una metodologia per valutare le emissioni di CO₂ durante l'intero ciclo di vita dei veicoli pesanti. Sulla base di tale esame, la Commissione dovrebbe proporre, se del caso, l'imposizione di obblighi di comunicazione ai costruttori e precisare le norme e procedure necessarie per tale comunicazione.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 36

Testo della Commissione

(36) Le competenze di esecuzione relative all'articolo 8, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 3, e all'articolo 12, paragrafo 2, dovrebbero essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸.

Emendamento

(36) Al fine di garantire condizioni uniformi nell'applicazione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione riguardo alla determinazione delle modalità di riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso, all'adozione di norme dettagliate circa le procedure per segnalare gli scostamenti riscontrati nelle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti in servizio, alla pubblicazione dei dati, all'adozione di norme dettagliate circa le procedure per comunicare i dati dei misuratori del consumo di carburante, nonché alla messa a punto di un metodo per definire

uno o più veicolo rappresentativi di un sottogruppo di veicoli. Tali competenze dovrebbero essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸.

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

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

Emendamento 34

Proposta di regolamento Considerando 37

Testo della Commissione

(37) Al fine di integrare **o** modificare alcuni elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'adeguamento delle emissioni di CO₂ di riferimento **a norma dell'articolo 12, paragrafo 2**, e per modificare gli allegati I e II per quanto riguarda alcuni parametri tecnici tra cui la ponderazione dei profili di utilizzo, i carichi utili e i chilometraggi annuali, nonché i fattori di adeguamento del carico utile. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano effettuate nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²⁹. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli

Emendamento

(37) Al fine di integrare **e** modificare alcuni elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda **la precisazione dei criteri tecnici per definire la destinazione professionale di un veicolo e per definire gli autobus urbani, l'enunciazione delle regole e condizioni dettagliate in base alle quali i costruttori collegati possono costituire un raggruppamento, la messa a punto di un sistema di prove annuali per un campione rappresentativo di componenti, entità e sistemi**, l'adeguamento delle emissioni di CO₂ di riferimento, **l'introduzione di una prova di controllo della conformità in servizio su strada**, e per modificare gli allegati I e II per quanto riguarda alcuni parametri tecnici tra cui la ponderazione dei profili di utilizzo, i carichi utili e i chilometraggi annuali, nonché i fattori di adeguamento del carico utile. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la

Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano effettuate nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²⁹. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

²⁹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

²⁹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Emendamento

Al fine di contribuire a raggiungere l'obiettivo dell'Unione di ridurre entro il 2030 le sue emissioni di gas serra del 30 % rispetto ai livelli del 2005 nei settori contemplati dall'articolo 2 del regolamento (UE) **2018/842**, e di raggiungere gli obiettivi dell'accordo di Parigi e garantire il corretto funzionamento del mercato interno, il presente regolamento stabilisce i **requisiti** di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi, in virtù dei quali le emissioni specifiche di CO₂ del parco dei veicoli pesanti nuovi dell'Unione saranno ridotte rispetto ai valori delle emissioni di CO₂ di riferimento, come segue:

Articolo 1 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

(a) dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029: del **15%**;

Emendamento

(a) dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029: del **20%**;

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

(b) dal 1° gennaio 2030 in poi: di almeno il **30%**, fatto salvo il riesame svolto ai sensi dell'articolo 13.

Emendamento

(b) dal 1° gennaio 2030 in poi: di almeno il **35%**, fatto salvo il riesame svolto ai sensi dell'articolo 13.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Al fine di garantire una transizione agevole verso una mobilità a emissioni zero e fornire incentivi per lo sviluppo e la crescita del mercato dell'Unione e delle infrastrutture per veicoli pesanti a basse o zero emissioni, il presente regolamento fissa un valore di riferimento per il 2025 e per il 2030 relativamente alla quota di veicoli pesanti a basse o zero emissioni nel parco veicoli di tutti i costruttori, a norma dell'articolo 5.

Le emissioni specifiche di CO₂ sono adeguate in funzione delle prestazioni rispetto al valore di riferimento, conformemente al punto 4 dell'allegato I.

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Il presente regolamento si applica ai veicoli nuovi delle categorie N2 e N3 che

Emendamento

Il presente regolamento si applica, **come primo passo**, ai veicoli nuovi delle

rispondono alle caratteristiche indicate di seguito:

categorie N2 e N3 che rispondono alle caratteristiche indicate di seguito:

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

Ai fini **dell'articolo 1, comma 2 bis**, dell'articolo 5 e del punto 4 dell'allegato I, il regolamento si applica inoltre ai veicoli della categoria N che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 510/2011^{1 bis} **del Parlamento europeo e del Consiglio e che** non soddisfano le caratteristiche di cui alle lettere da a) a d). **Ai fini dell'articolo 1, comma 2 ter, si applica altresì ai veicoli delle categorie M2 e M3 che soddisfano i criteri tecnici di cui al paragrafo 2 bis del presente articolo.**

^{1bis} Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Entro il 1° luglio 2019 la Commissione adotta atti delegati ai sensi dell'articolo 15 al fine di integrare il presente regolamento specificando i criteri tecnici sulla base dei quali definire la destinazione professionale di un veicolo nonché gli autobus urbani che rientrano nel presente regolamento.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 1 – lettera h

Testo della Commissione

h) "veicolo professionale", un veicolo non destinato alla consegna di merci e per il quale sono state determinate le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante, in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione, solo per profili di utilizzo diversi da quelli definiti al punto 2.1 dell'allegato I del presente regolamento;

Emendamento

h) "veicolo professionale", un veicolo ***pesante*** non destinato alla consegna di merci, ***la cui destinazione professionale è stata definita sulla base dei criteri tecnici specificati conformemente all'articolo 2, paragrafo 2 bis***, e per il quale sono state determinate le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante, in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009 e relative disposizioni di attuazione, solo per profili di utilizzo diversi da quelli definiti al punto 2.1 dell'allegato I del presente regolamento;

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 1 – lettera k

Testo della Commissione

k) "veicolo pesante a basse emissioni", un veicolo pesante, che non rientra nella categoria a emissioni zero, le cui emissioni specifiche di CO₂, stabilite a norma del punto 2.1 dell'allegato I, siano ***inferiori a 350 g di CO₂/km***;

Emendamento

k) "veicolo pesante a basse emissioni", un veicolo pesante, che non rientra nella categoria a emissioni zero, le cui emissioni specifiche di CO₂, stabilite a norma del punto 2.1 dell'allegato I, siano ***meno del 50 % delle emissioni di CO₂ di riferimento per ciascun sottogruppo di veicoli quale determinato a norma del punto 3 dell'allegato I***;

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 4 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) ***il fattore per basse o zero emissioni, determinato conformemente all'articolo 5.***

Emendamento

soppresso

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

A partire dal 1° gennaio 2025, la quota specifica di veicoli pesanti a basse o zero emissioni all'interno del parco veicoli di un costruttore in un anno civile è valutata in rapporto ai seguenti valori di riferimento:

a partire dal 2025: minimo 5%;

a partire dal 2030: 20%, fatto salvo il riesame svolto a norma dell'articolo 13.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Ai fini del paragrafo 1, *i veicoli pesanti a basse o zero emissioni sono conteggiati come segue:*

(a) un veicolo pesante a emissioni zero è conteggiato come 2 veicoli;

(b) un veicolo pesante a basse emissioni è conteggiato come fino a 2 veicoli, secondo una funzione delle sue emissioni specifiche di CO₂ e del livello soglia di emissioni pari a 350 g CO₂/km.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il fattore per basse o zero emissioni riduce al massimo del 3% le emissioni specifiche medie del costruttore. I veicoli pesanti a emissioni zero delle categorie di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, contribuiscono a tale fattore riducendo al massimo del 1,5% le emissioni specifiche medie del costruttore.

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui al paragrafo 1, lettera a), è fissata per ciascun costruttore

Emendamento

Ai fini del rispetto degli obiettivi di cui al paragrafo 1, il presente regolamento si applica inoltre ai veicoli della categoria N che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 510/2011 e che non soddisfano le caratteristiche di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del presente regolamento.

Emendamento

soppresso

Emendamento

2. La traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui al paragrafo 1, lettera a), è fissata per ciascun costruttore

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

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

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

Emendamento

Articolo 7 bis

Raggruppamento

- 1. I costruttori collegati possono costituire un raggruppamento al fine di ottemperare ai loro obblighi ai sensi dell'articolo 5.***
- 2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 per integrare il presente regolamento al fine di stabilire regole e condizioni dettagliate che consentano ai costruttori collegati di formare un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria.***

Emendamenti 74 e 75

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Se si constata che in un dato anno civile a partire dal 2025 al costruttore competono emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 2, la Commissione impone un'indennità per le emissioni in eccesso calcolata ricorrendo alla seguente formula:

Emendamento

1. Se si constata che in un dato anno civile a partire dal 2025 al costruttore competono emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 2, la Commissione impone ***al costruttore o al responsabile del raggruppamento, a seconda dei casi***, un'indennità per le emissioni in eccesso calcolata ricorrendo alla seguente formula:

per il periodo dal 2025 al 2029,

(Indennità per le emissioni in eccesso) =
(emissioni in eccesso x **6 800** €/gCO₂/tkm)

(Indennità per le emissioni in eccesso) =
(emissioni in eccesso x **5 000** €/gCO₂/tkm)

dal 2030 in poi,

*(Indennità per le emissioni in eccesso) =
(emissioni in eccesso x **6 800** €/gCO₂/tkm)*

La Commissione provvede a che il livello dell'indennità per le emissioni in eccesso sia sempre superiore alla media dei costi marginali delle tecnologie necessarie per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 1.

Emendamento 55

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Gli importi delle indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

Emendamento

4. Gli importi delle indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione. ***Tali importi sono utilizzati per integrare le misure dell'Unione o nazionali che, in stretta cooperazione con le parti sociali e le autorità competenti, promuovono lo sviluppo delle competenze o il ricollocamento dei lavoratori del comparto automobilistico in tutti gli Stati membri interessati, in particolare nelle regioni e nelle comunità più colpite dalla transizione, al fine di contribuire a una transizione equa verso una mobilità a basse e zero emissioni.***

Emendamento 56

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione tiene conto degli scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore.

Emendamento

2. La Commissione tiene conto degli scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore ***e dell'adeguamento, ove opportuno, delle emissioni di CO₂ di riferimento relative al 2019 calcolate conformemente al punto 3***

dell'allegato I.

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Onde garantire l'accuratezza dei dati comunicati dai costruttori a norma del regolamento (UE) 2018/956 e del regolamento (UE) 2017/2400, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 per integrare il presente regolamento al fine di istituire, a partire dal 2019, un sistema di prove annuali per un campione rappresentativo, per ciascun costruttore, dei componenti, delle entità tecniche indipendenti e dei sistemi di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/2400 relativi ai veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. I risultati di tali prove sono confrontati con i dati inseriti dai costruttori a norma del regolamento (UE) 2017/2400; qualora siano constatate irregolarità sistematiche, si procede all'adeguamento delle loro emissioni specifiche medie calcolate conformemente al punto 2.7 dell'allegato I e, se del caso, delle emissioni di CO₂ di riferimento relative al 2019 calcolate conformemente al punto 3 dell'allegato I.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) a partire dal 2020, ***il fattore per*** basse o zero emissioni, di cui all'articolo 5;

b) a partire dal 2020, ***per ciascun costruttore, la quota specifica di veicoli pesanti a*** basse o zero emissioni ***nell'anno civile precedente***, di cui all'articolo 5, ***paragrafo 1;***

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 11

Testo della Commissione

Articolo 11

Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/2400. ***Essa provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione della rappresentatività nel tempo.***

2. A tal fine, la Commissione assicura la messa a disposizione, da parte dei costruttori o delle autorità nazionali, secondo i casi, di solidi dati ***non personali*** sul consumo energetico e le emissioni di CO₂ reali dei veicoli pesanti.

Emendamento

Articolo 11

Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/2400.

2. A tal fine, la Commissione assicura la messa a disposizione, da parte dei costruttori o delle autorità nazionali, secondo i casi, di solidi dati sul consumo energetico e le emissioni di CO₂ reali dei veicoli pesanti, ***sulla base dei dati rilevati da misuratori del consumo di carburante standardizzati, anche a favore di terzi per l'esecuzione di prove indipendenti.***

2 bis. La Commissione adotta, entro il 31 dicembre 2019, atti delegati conformemente all'articolo 15 per integrare il presente regolamento mediante l'introduzione di una prova di controllo della conformità in servizio su strada che garantisca che le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante su strada dei veicoli pesanti non eccedano di più del 10 % i dati del monitoraggio comunicati a norma del regolamento (UE) 2017/2400 e del regolamento (UE) 2018/956. La Commissione tiene conto di qualsiasi scostamento superiore a tale soglia ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore e dell'adeguamento, ove opportuno, delle emissioni di CO₂ di riferimento relative al 2019.

2 ter. La Commissione provvede affinché il pubblico sia informato

3. La Commissione **può adottare**, mediante atti di esecuzione, **le misure** di cui ai paragrafi 1 e 2. Gli atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Onde garantire che si tenga conto del progresso tecnico e dell'evoluzione della logistica del trasporto merci, sia al momento di stabilire i parametri tecnici utilizzati ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore ai sensi dell'articolo 4 sia per il calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche a norma dell'articolo 6, **alla** Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 al fine di modificare le seguenti disposizioni di cui agli allegati I e II:

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 13 – comma 1

Testo della Commissione

Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito: all'efficacia del presente regolamento; all'obiettivo di riduzione entro il 2030 delle emissioni di CO₂ da **stabilire** a norma dell'articolo 1; e alla **determinazioni** degli

dell'evoluzione nel tempo della rappresentatività reale di cui al paragrafo 1.

3. La Commissione **adotta**, mediante atti di esecuzione, **norme dettagliate riguardanti le procedure di comunicazione dei dati rilevati dai misuratori del consumo di carburante** di cui ai paragrafi 1 e 2. Gli atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Emendamento

1. Onde garantire che si tenga conto del progresso tecnico e dell'evoluzione della logistica del trasporto merci, sia al momento di stabilire i parametri tecnici utilizzati ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore ai sensi dell'articolo 4 sia per il calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche a norma dell'articolo 6, **la** Commissione **aggiorna costantemente e tempestivamente lo strumento di simulazione VECTO e ad essa** è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 al fine di modificare le seguenti disposizioni di cui agli allegati I e II:

Emendamento

Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito: all'efficacia del presente regolamento; all'obiettivo di riduzione entro il 2030 delle emissioni di CO₂ da **adeguare, se necessario**, a norma dell'articolo 1; **al**

obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per altri tipi di veicoli pesanti compresi i rimorchi. La relazione contiene anche una valutazione *circa l'efficacia* delle modalità concernenti soprattutto *i* veicoli a basse o zero emissioni, segnatamente gli autobus, tenendo conto degli obiettivi stabiliti nella direttiva 2009/33/CE³⁰, del sistema di crediti di CO₂ e dell'opportunità di prorogare l'applicazione di tali modalità al 2030 e oltre; se opportuno, la relazione è **accompagnata da** una proposta di modifica del presente regolamento.

valore di riferimento concernente la quota di veicoli a basse o zero emissioni da adeguare, se necessario, per il 2030 a norma dell'articolo 5; e alla **determinazione** degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per altri tipi di veicoli pesanti **compresi i rimorchi e i veicoli professionali come i camion dei rifiuti**. La relazione contiene anche una valutazione **dell'efficacia** delle modalità concernenti soprattutto **la diffusione dei** veicoli a basse o zero emissioni, segnatamente gli autobus, tenendo conto degli obiettivi stabiliti nella direttiva 2009/33/CE³⁰, del sistema di crediti di CO₂ e dell'opportunità di prorogare l'applicazione di tali modalità al 2030 e oltre, **della realizzazione della necessaria infrastruttura di ricarica e rifornimento, della possibilità di introdurre norme sulle emissioni di CO₂ del motore, in particolare per i veicoli professionali, delle diverse combinazioni di veicoli fuori norma rispetto alle dimensioni applicabili al trasporto nazionale, quali i concetti modulari, della rappresentatività reale dei valori relativi alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante determinati in conformità del regolamento (UE) 2017/2400, nonché una valutazione dell'aggiornamento dello strumento di simulazione VECTO**. Se opportuno, la relazione è **corredata di** una proposta di modifica del presente regolamento.

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

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

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 13 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Al più tardi entro il 31 dicembre 2020, la Commissione sviluppa un metodo specifico onde includere nel calcolo delle emissioni medie del parco veicoli, per le applicazioni con GNC e GNL, l'effetto dell'uso di carburanti gassosi per autotrazione avanzati e di origine rinnovabile – conformi ai criteri di sostenibilità definiti nella direttiva RED II. Tale metodo è accompagnato, se del caso, da una proposta di modifica del presente regolamento.

Emendamento 73

**Proposta di regolamento
Articolo 13 – comma 1 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione esamina inoltre la possibilità di sviluppare una metodologia per valutare le emissioni di CO₂ prodotte durante l'intero ciclo di vita da tutti i veicoli pesanti immessi sul mercato dell'Unione. Sulla base di tale esame, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per imporre ai costruttori obblighi di comunicazione delle emissioni durante il ciclo di vita e precisare le norme e procedure necessarie ai fini di tale comunicazione.

Emendamento 62

**Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

Emendamento

1. La Commissione è assistita dal comitato ~~xxx~~ istituito *dal* regolamento (UE) .../2018 [Governance]. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

1. La Commissione è assistita dal comitato *sui cambiamenti climatici* istituito *dall'articolo 26 del* regolamento (UE) n. 525/2013 *del Parlamento europeo e del Consiglio*^{1 bis}. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

1 bis Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13).

Emendamento 63

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, e all'articolo 12, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [*the date of entry into force of this Regulation*].

Emendamento

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui ***all'articolo 2, paragrafo 2 bis, all'articolo 7 bis, all'articolo 9, paragrafo 3 bis***, all'articolo 10, paragrafo 2, ***all'articolo 11, paragrafo 2 bis***, e all'articolo 12, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [***data di entrata in vigore del presente regolamento***].

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafo 2, e all'articolo 12, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa

Emendamento

3. La delega di potere di cui ***all'articolo 2, paragrafo 2 bis, all'articolo 7 bis, all'articolo 9, paragrafo 3 bis***, all'articolo 10, paragrafo 2, ***all'articolo 11, paragrafo 2 bis***, e all'articolo 12, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla

non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 65

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, e dell'articolo 12, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento

6. L'atto delegato adottato ai sensi **dell'articolo 2, paragrafo 2 bis, dell'articolo 7 bis, dell'articolo 9, paragrafo 3 bis,** dell'articolo 10, paragrafo 2, **dell'articolo 11, paragrafo 2 bis,** e dell'articolo 12, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 66

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1 Regolamento (CE) n. 595/2009 Articolo 5 – paragrafo 4 – lettera l

Testo della Commissione

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

Emendamento

"l) una procedura atta a verificare, sulla base di campioni idonei e rappresentativi, che i veicoli immatricolati e messi in circolazione siano conformi ai valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante determinati conformemente al presente regolamento e alle relative misure di attuazione; **tale procedura è svolta anche da terzi accreditati e indipendenti, conformemente all'articolo 13, paragrafo 10, del regolamento (UE) 2018/858 del**

^{1 bis} Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

Emendamento 77

Proposta di regolamento Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 16 bis

Modifica della direttiva 96/53/CE del Consiglio

Nell'allegato I della direttiva 96/53/CE^{1 bis}, dopo il punto 2.2.4.2 sono aggiunti i seguenti punti:

"2.2.5. Il peso massimo autorizzato delle combinazioni di veicoli alimentati con combustibili alternativi quali definite all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) 2018/... [proposta di regolamento COM(2018)0284], è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 t.

2.2.6 Il peso massimo autorizzato delle combinazioni di veicoli a zero emissioni è incrementato del peso supplementare necessario per le tecnologie a zero emissioni, che dipende dall'autonomia a emissioni zero del veicolo, per un massimo di 2 t. Entro il 1° luglio 2019 la Commissione adotta una formula per il

calcolo del peso necessario".

1 bis Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Allegato I – sezione 2 – punto 2.3

Testo della Commissione

Emendamento

2.3. Calcolo del fattore per basse o zero emissioni di cui all'articolo 5

soppresso

Per ciascun costruttore e anno civile, il fattore per basse e zero emissioni (ZLEV) di cui all'articolo 5 è calcolato come segue:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ con un valore minimo pari a 0,97

dove:

V è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore, escludendo tutti i veicoli professionali conformemente all'articolo 4, lettera a).

V_{conv} è il numero di veicoli pesanti nuovi del costruttore, escludendo tutti i veicoli professionali conformemente all'articolo 4, lettera a), e tutti i veicoli pesanti nuovi a zero o basse emissioni.

V_{zlev} è la somma di V_{in} e V_{out},

dove:

null

Σ_v è la somma sull'insieme dei veicoli pesanti nuovi a zero o basse emissioni caratterizzati dagli elementi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d);

null

CO_{2v} sono le emissioni specifiche di CO₂ di un veicolo pesante nuovo v a zero o basse emissioni, espresse in g/km e determinate conformemente al punto 2.1;

V_{out} è il totale dei veicoli pesanti nuovi a zero emissioni delle categorie di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, moltiplicato per 2 e con un V_{conv} massimo dell'1,5%.

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Allegato I – sezione 2 – punto 2.7 – formula

Testo della Commissione

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

dove:

\sum_{sg} è la somma sull'insieme dei sottogruppi

ZLEV corrisponde a quanto determinato al punto 2.3

share_{,sg} corrisponde a quanto determinato al punto 2.4

MPW_{sg} corrisponde a quanto determinato al punto 2.6

avgCO_{2sg} corrisponde a quanto determinato al punto 2.2

Emendamento

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

dove:

\sum_{sg} è la somma sull'insieme dei sottogruppi

share_{,sg} corrisponde a quanto determinato al punto 2.4

MPW_{sg} corrisponde a quanto determinato al punto 2.6

avgCO_{2sg} corrisponde a quanto determinato al punto 2.2

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Allegato I – sezione 4 – comma 1 – formula – riga 1

Testo della Commissione

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

Emendamento

$$T = ZLEV_benchmark_factor * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Allegato I – sezione 4 – comma 1 – formula – riga 4

Testo della Commissione

rf è l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ (espresso in %) di cui all'articolo 1, lettere a) e b), per l'anno civile specifico;

Emendamento

rf è l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ (espresso in %) di cui all'articolo 1, **primo comma**, lettere a) e b), per l'anno civile specifico;

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Allegato I – sezione 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Per il periodo dal 2025 al 2029, il fattore ZLEV_benchmark_factor è (1+y-x), a meno che tale somma sia superiore a 1,03 o inferiore a 0,97; in tale eventualità ZLEV_benchmark_sector è fissato a 1,03 o a 0,97, a seconda dei casi.

Dove:

x è pari al 5 %;

y è la quota di veicoli a basse o zero emissioni nel parco veicoli pesanti del costruttore di recente immatricolazione, calcolata come la somma del numero totale dei veicoli a zero emissioni della categoria N che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 510/2011 e che non soddisfano le caratteristiche di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), e del numero totale dei veicoli a basse o zero emissioni che soddisfano le caratteristiche di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), laddove ciascuno di essi è contato come ZLEV_specific conformemente alla formula in appresso, divisa per il numero totale dei veicoli immatricolati nell'anno civile in questione;

***ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})),
dove:***

CO_{2v} sono le emissioni specifiche di CO₂

di un veicolo pesante v a zero o basse emissioni, espresse in g/km e determinate conformemente al punto 2.1;

rCO₂ corrisponde a quanto determinato nella sezione 3.

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Allegato I – sezione 4 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Per il 2030 ZLEV_benchmark_factor è pari a (1+y-x), tranne quando tale somma è superiore a 1,05, nel qual caso ZLEV_benchmark_factor è fissato a 1,05;

se tale somma è compresa tra 1,0 e 0,98, ZLEV_benchmark_factor è fissato a 1,0;

se tale somma è inferiore a 0,95 ZLEV_benchmark_factor è fissato a 0,95;

dove:

x è pari al 20 %, fatto salvo il riesame a norma dell'articolo 13;

y è la quota di veicoli a basse o a zero emissioni nel parco veicoli pesanti del costruttore di recente immatricolazione, calcolata come la somma del numero totale dei veicoli a zero emissioni della categoria N che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 510/2011 e che non soddisfano le caratteristiche di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), e del numero totale dei veicoli a basse o zero emissioni che soddisfano le caratteristiche di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), laddove ciascuno di essi è contato come ZLEV_specific conformemente alla formula in appresso, divisa per il numero totale dei veicoli immatricolati nell'anno civile in questione;

*ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})),
dove:*

CO_{2v} sono le emissioni specifiche di CO₂ di un veicolo pesante v a zero o basse emissioni, espresse in g/km e determinate

conformemente al punto 2.1;

*rCO₂ corrisponde a quanto determinato
nella sezione 3.*