



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 14 maggio 2025
(OR. en)

2025/0070(COD)

PE-CONS 13/25

CLIMA 115
ENV 267
TRANS 138
MI 234
CODEC 459

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/631 al fine di introdurre ulteriore flessibilità per quanto riguarda il calcolo della conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi per gli anni civili dal 2025 al 2027

REGOLAMENTO (UE) 2025/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ...

che modifica il regolamento (UE) 2019/631
al fine di introdurre ulteriore flessibilità per quanto riguarda il calcolo
della conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂
delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi
per gli anni civili dal 2025 al 2027

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ Parere del 29 aprile 2025 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

² Posizione del Parlamento europeo dell'8 maggio 2025 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio³ definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi che costituiscono un elemento fondamentale del quadro dell'Unione volto a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e a conseguire la neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050.
- (2) In risposta a una richiesta di ulteriore flessibilità avanzata dai portatori di interessi per conformarsi agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per il periodo dal 2025 al 2027, è opportuno adottare urgentemente una modifica che preveda per quei tre anni flessibilità una tantum nel calcolo della conformità ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂, mantenendo nel contempo gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂.
- (3) Nel periodo dal 2025 al 2027, i costruttori dovrebbero garantire che le emissioni specifiche medie di CO₂ dei loro veicoli non superino un obiettivo per le emissioni calcolato come la media dei loro obiettivi specifici annui per le emissioni nel periodo in questione. La conformità di ogni singolo costruttore a tali obiettivi dovrebbe essere valutata al termine del triennio. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere calcolate di conseguenza.
- (4) Al fine di allineare le disposizioni sul raggruppamento all'ulteriore flessibilità per la conformità negli anni dal 2025 al 2027, è opportuno prevedere la possibilità di concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti per l'anno civile 2025 o 2026 fino alla fine del 2027.

³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

- (5) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire offrire ulteriore flessibilità per la conformità rispetto alle emissioni CO₂ nel periodo dal 2025 al 2027 mantenendo nel contempo i requisiti di riduzione delle emissioni di CO₂ sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (6) Considerata l'urgenza di offrire ulteriore flessibilità per la conformità rispetto alle emissioni CO₂ nel periodo dal 2025 al 2027 mantenendo nel contempo i requisiti di riduzione delle emissioni di CO₂ sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi, si ritiene opportuno invocare l'eccezione al periodo di otto settimane prevista all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/631,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

1) all'articolo 4 è inserito il paragrafo seguente:

"1 bis. In deroga al paragrafo 1, per il triennio che comprende gli anni civili dal 2025 al 2027, il costruttore, anche laddove sia membro di un raggruppamento, provvede affinché le sue emissioni specifiche medie di CO₂ in tale periodo non superino l'obiettivo specifico per le emissioni per il medesimo periodo.

Tali emissioni specifiche medie di CO₂ sono calcolate come la media nel triennio delle emissioni specifiche medie annue di CO₂, ponderata in base al numero di veicoli di nuova immatricolazione per il costruttore in ciascun anno civile.

L'obiettivo specifico per le emissioni è calcolato come la media nel triennio degli obiettivi specifici annui per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A o B, punto 6.3, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, in conformità di tale deroga, ponderata in base al numero di veicoli di nuova immatricolazione per il costruttore in ciascun anno civile.

Per ogni anno civile in cui il costruttore ha fatto parte di un raggruppamento, le emissioni specifiche medie annue di CO₂ e l'obiettivo specifico annuo per le emissioni da utilizzare per tali calcoli sono i valori per tale raggruppamento.";

2) all'articolo 6, paragrafo 2, è aggiunto il comma seguente:

"In deroga al primo comma, l'accordo per la costituzione di un raggruppamento per l'anno civile 2025 o 2026 può essere concluso fino al 31 dicembre 2027.";

3) all'articolo 8, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

"In deroga al primo comma, per gli anni civili dal 2025 al 2027 la Commissione impone di versare un'indennità per le emissioni in eccesso al costruttore le cui emissioni specifiche medie di CO₂ in tale triennio superino il suo obiettivo specifico per le emissioni durante il periodo tra il 2025 e il 2027.".

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo

La presidente

Per il Consiglio

Il presidente
