



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 14 ottobre 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto:	DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE per quanto riguarda la differenziazione degli oneri per i veicoli pesanti in base alle loro emissioni di CO ₂ e al fine di chiarirne e semplificarne alcune disposizioni
----------	---

DIRETTIVA (UE) 2026/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ...

**che modifica la direttiva 1999/62/CE per quanto riguarda la differenziazione degli oneri
per i veicoli pesanti in base alle loro emissioni di CO₂
e al fine di chiarirne e semplificarne alcune disposizioni**

(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 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visti i pareri del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> e GU C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Posizione del Parlamento europeo del 7 ottobre 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del ...

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio³, che ha modificato la direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, ha rafforzato i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" mediante l'introduzione di oneri obbligatori per determinati veicoli in base alle loro emissioni di CO₂, differenziando gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza in funzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli oppure imponendo un onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂.

³ Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 69 del 4.3.2022, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) È opportuno chiarire e semplificare alcune disposizioni della direttiva 1999/62/CE per tenere conto delle modifiche che erano state introdotte dal regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ nel regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, nonché delle modifiche che erano state introdotte dal regolamento (UE) 2022/1379 della Commissione⁷ nel regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione⁸.

-
- ⁵ Regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 maggio 2024, che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, modifica il regolamento (UE) 2018/858 e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (GU L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).
- ⁶ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).
- ⁷ Regolamento (UE) 2022/1379 della Commissione, del 5 luglio 2022, che modifica il regolamento (UE) 2017/2400 per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante degli autocarri medi e pesanti e degli autobus pesanti al fine di introdurre i veicoli elettrici e altre nuove tecnologie (GU L 212 del 12.8.2022, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).
- ⁸ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) La presente direttiva dovrebbe precisare la data a decorrere dalla quale si applica l'obbligo di differenziare gli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ di un sottogruppo di veicoli. La presente direttiva dovrebbe pertanto fare sistematicamente riferimento alla pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento di un sottogruppo di veicoli adottate in conformità dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242. La presente direttiva dovrebbe inoltre concedere alle autorità nazionali e ai fornitori di servizi di pedaggio tempi di attuazione sufficienti a classificare i veicoli di tali sottogruppi in classi di emissione di CO₂. Gli Stati membri dovrebbero disporre di almeno 12 mesi per attuare la differenziazione degli oneri stradali per i nuovi sottogruppi di veicoli dopo la pubblicazione delle loro emissioni di CO₂ di riferimento. A fini di prevedibilità e semplificazione, tale differenziazione dovrebbe sempre applicarsi a decorrere dal 1° luglio dell'anno successivo all'anno di pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento del nuovo sottogruppo di veicoli, qualora tale pubblicazione sia avvenuta prima del 1° luglio, o dal 1° gennaio del secondo anno successivo all'anno di pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento del nuovo sottogruppo di veicoli, qualora tale pubblicazione sia avvenuta il 1° luglio o successivamente a tale data. Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli originariamente disciplinati dal regolamento (UE) 2019/1242, l'obbligo di differenziare gli oneri stradali si applica dal 13 maggio 2023, ossia due anni dopo la data di pubblicazione della decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione⁹.

⁹ Decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO₂ per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO₂ di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio per il periodo di riferimento dell'anno 2019 (GU L 167 del 12.5.2021, pag. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) La presente direttiva dovrebbe precisare la data a decorrere dalla quale si applicano gli adeguamenti delle emissioni di CO₂ di riferimento adottati a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242. Gli Stati membri dovrebbero disporre di almeno 12 mesi per attuare le emissioni di CO₂ di riferimento adeguate. A fini di prevedibilità e semplificazione, le emissioni di CO₂ di riferimento adeguate dovrebbero sempre applicarsi a decorrere dal 1° luglio dell'anno successivo all'anno della loro pubblicazione, qualora tale pubblicazione sia avvenuta prima del 1° luglio, o dal 1° gennaio del secondo anno successivo all'anno della loro pubblicazione, qualora tale pubblicazione sia avvenuta il 1° luglio o successivamente a tale data. Tuttavia, il regolamento di esecuzione (UE) 2025/2545 della Commissione¹⁰ ha adeguato le emissioni di CO₂ di riferimento dei sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, con applicazione a decorrere dal periodo di riferimento 2025. La definizione di “traiettoria di riduzione delle emissioni”, introdotta dalla direttiva (UE) 2022/362, prevede che i valori adeguati si applichino a partire dal periodo di riferimento che ha inizio dopo la data di applicazione dell'atto contenente tali valori adeguati. Essi si applicano pertanto a decorrere dal 1° luglio 2026 e, per garantire la certezza del diritto, è opportuno mantenere espressamente la data di applicazione del 1° luglio 2026.

¹⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/2545 della Commissione, del 15 dicembre 2025, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2025/2335 definendo le emissioni di CO₂ di riferimento adeguate e specificando la metodologia per definire i veicoli rappresentativi (GU L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) La presente direttiva dovrebbe preservare il significato della definizione di "traiettoria di riduzione delle emissioni" di cui alla direttiva 1999/62/CE, quale introdotta dalla direttiva (UE) 2022/362. Il regolamento (UE) 2024/1610 ha modificato il regolamento (UE) 2019/1242 introducendo un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030 del 43 %. Tale modifica incide sul gradiente della traiettoria di riduzione delle emissioni definita nella direttiva 1999/62/CE per gli anni fino al 2030 compreso. Per gli anni fino al 2030 incluso, pertanto, alcune soglie delle classi di emissione di CO₂ sono più severe rispetto a quelle per il 2031 e per gli anni successivi. L'andamento risultante della traiettoria di riduzione delle emissioni non è stato una conseguenza intenzionale dell'adozione del regolamento (UE) 2024/1610. L'andamento originario della traiettoria di riduzione delle emissioni dovrebbe pertanto essere ripristinato modificando la direttiva 1999/62/CE al fine di stabilire un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030 del 30 %. Fintantoché tale modifica non sia applicata, è possibile che determinati veicoli siano classificati in una classe di emissione di CO₂ utilizzando una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030 del 43 %. Per garantire la parità di trattamento con i veicoli classificati in una classe di emissione di CO₂ dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero riclassificare tali veicoli la cui classificazione è basata su un obiettivo del 43 % utilizzando una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030 del 30 %. Per garantire che i veicoli appartengano alla stessa classe di emissione di CO₂ indipendentemente da dove circolino nell'Unione, gli Stati membri dovrebbero applicare tale riclassificazione a decorrere dalla stessa data, vale a dire l'ultima data per il recepimento della presente direttiva.

- (6) La presente direttiva dovrebbe chiarire come classificare in classi di emissione di CO₂ i veicoli accompagnati da un file di informazioni per il cliente quale definito nel regolamento (UE) 2017/2400 e immatricolati per la prima volta in data antecedente alla data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni. Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli con periodo di riferimento 2021 o 2025, come stabilito nel regolamento (UE) 2019/1242, esiste una discrepanza tra la data in cui iniziano le traiettorie di riduzione delle emissioni e il termine entro il quale i costruttori devono fornire i veicoli nuovi di un file di informazioni per il cliente rilasciato in conformità del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione. La data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni di un sottogruppo di veicoli corrisponde al primo giorno del periodo di riferimento per tale sottogruppo di veicoli, come stabilito nell'allegato I del regolamento (UE) 2019/1242. Il termine entro il quale i costruttori devono fornire i veicoli nuovi di un sottogruppo di veicoli del file di informazioni per il cliente è stabilito nel regolamento (UE) 2017/2400. Per tali sottogruppi di veicoli, il termine entro il quale i costruttori devono fornire il file di informazioni per il cliente precede la data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni. La direttiva 1999/62/CE non indica come classificare in classi di emissione di CO₂ i veicoli immatricolati per la prima volta in data antecedente alla data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni. Gli Stati membri dovrebbero classificare i veicoli in una classe di emissione di CO₂ per la quale il proprietario è in grado di comprovare le emissioni di CO₂ del veicolo in un file di informazioni per il cliente. Le soglie delle classi di emissione di CO₂ prima della data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni corrispondono a quelle del primo anno della traiettoria di riduzione delle emissioni.

- (7) La presente direttiva dovrebbe precisare in che modo classificare i veicoli professionali in classi di emissione di CO₂. Il regolamento (UE) 2019/1242 distingue i veicoli professionali, come quelli per la raccolta dei rifiuti o per lavori edili, dagli altri tipi di veicoli. Tali veicoli sono responsabili di circa il 2 % delle emissioni del settore pesante e operano principalmente nelle città. In seguito all'adozione del regolamento (UE) 2024/1610, i veicoli professionali sono identificati come tali soltanto dopo la loro prima immatricolazione. Il file di informazioni per il cliente di un veicolo nuovo non fornisce pertanto informazioni sulla natura professionale del veicolo. Di conseguenza, i veicoli professionali non possono essere riconosciuti come appartenenti a un sottogruppo professionale quando sono classificati in una classe di emissione di CO₂. Per ragioni oggettive e pratiche, i veicoli professionali dovrebbero essere trattati come appartenenti al sottogruppo corrispondente di veicoli non professionali ai fini della direttiva 1999/62/CE.

- (8) Il riadattamento, che generalmente comporta la modifica delle caratteristiche tecniche di un veicolo dopo la sua prima immatricolazione, comprese le modifiche fisiche o relative ai software, potrebbe favorire la riduzione delle emissioni del veicolo o incidere sulle sue prestazioni in termini di emissioni. Il quadro giuridico esistente non consente di determinare le emissioni di CO₂ dei veicoli riadattati. Per consentire la classificazione dei veicoli riadattati in classi di emissione di CO₂ tenendo conto dell'effetto del processo di riadattamento, la Commissione dovrebbe valutare le opzioni per determinare le emissioni di CO₂ dei veicoli riadattati, tenendo conto dei possibili effetti sull'applicazione e sull'efficacia del regolamento (UE) 2019/1242 e, se del caso, dovrebbe presentare una proposta di modifica della presente direttiva. In assenza di tali norme generali sulla determinazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli riadattati, la presente direttiva dovrebbe chiarire in che modo classificare i veicoli a emissioni zero riadattati in classi di emissione di CO₂. Il regolamento (UE) 2019/1242 fissa obiettivi per i costruttori volti a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi. Ai sensi di tale regolamento, i costruttori beneficiano in particolare dell'immissione sul mercato di veicoli a emissioni zero. La direttiva 1999/62/CE sostiene la domanda di tali veicoli concedendo oneri per l'infrastruttura e diritti di utenza ridotti in base alla classe 5 di emissione di CO₂. Uno svantaggio attuale dei veicoli a emissioni zero è che hanno un'autonomia inferiore rispetto a quella dei veicoli convenzionali.

Per aumentare l'autonomia di un veicolo a emissioni zero, è possibile ammodernare il veicolo sostituendo il pacco batterie con un generatore di carburante. Tali veicoli riadattati diventano quindi veicoli ibridi. Ai sensi della direttiva 1999/62/CE, i veicoli sono classificati in classi di emissione di CO₂ in base alla documentazione del veicolo prodotta dai costruttori in data antecedente alla prima immatricolazione del veicolo. Ciò significa che, nell'ambito dell'attuale quadro legislativo, tali veicoli riadattati continuerebbero a beneficiare di oneri ridotti in base alla classe 5 di emissione di CO₂ nonostante l'uso di un generatore di carburante. Il mantenimento di tale beneficio distorce tuttavia il mercato del trasporto di merci su strada, penalizzando gli operatori che utilizzano veicoli a emissioni zero non riadattati, e non tiene conto delle effettive riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita di tali veicoli riadattati ai fini del regolamento (UE) 2019/1242. Per fare sì che tutti i veicoli siano classificati in classi di emissione di CO₂ sulla base dei risultati dello strumento di simulazione di cui al regolamento (UE) 2017/2400 (strumento di calcolo del consumo di energia del veicolo – VECTO), i veicoli a emissioni zero riadattati con un motore alimentato a carburante dovrebbero pertanto essere trattati, a norma della direttiva 1999/62/CE, come appartenenti alla classe 1 di emissione di CO₂.

- (9) La presente direttiva dovrebbe chiarire in che modo classificare i veicoli dual-fuel in classi di emissione di CO₂. Il regolamento (UE) 2017/2400 impone ai costruttori di rilasciare un file di informazioni per il cliente per i veicoli dual-fuel a decorrere dal 1° gennaio 2024. Tuttavia, alcuni veicoli dual-fuel sono stati immatricolati prima di tale data senza essere dotati del file di informazioni per il cliente. I veicoli la cui prima immatricolazione sia antecedente a tale data non possono beneficiare di aliquote più favorevoli e potrebbero subire uno svantaggio concorrenziale rispetto ai veicoli simili immatricolati in data successiva. I costruttori hanno l'opzione di determinare le emissioni di CO₂ di un veicolo già immatricolato effettuando una nuova simulazione che tenga conto delle più recenti prescrizioni del regolamento (UE) 2017/2400. Gli Stati membri dovrebbero accettare il risultato di tali simulazioni come prova delle emissioni di CO₂ del veicolo. La Commissione dovrebbe impedire l'uso di risultati di simulazione non autorizzati supervisionando l'utilizzo di tale opzione da parte dei costruttori. Il costruttore che decida di avvalersi di tale opzione dovrebbe pertanto comunicarne la propria intenzione alla Commissione. Gli Stati membri dovrebbero accettare un documento contenente tali risultati di simulazione soltanto se è ricevuto direttamente da un costruttore in formato digitale, in quanto meno soggetto a frodi, e se tale costruttore è destinatario di una decisione una decisione favorevole della Commissione.

- (10) La direttiva 1999/62/CE prevede l'estensione del suo ambito di applicazione a sottogruppi di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/2400 ma non sono ancora contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242. Il regolamento (UE) 2024/1610 ha tuttavia esteso l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 per allinearli all'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/2400. Le disposizioni rilevanti della direttiva 1999/62/CE sono pertanto ormai superate e dovrebbero essere soppresse al fine di semplificare il testo di tale direttiva.
- (11) La direttiva (UE) 2022/362 ha introdotto una differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza per i veicoli in funzione della loro classe di emissione di CO₂, come contributo alla riduzione delle emissioni di CO₂ nel trasporto su strada. Per promuovere la diffusione dei veicoli a emissioni zero, gli Stati membri avevano la facoltà di esonerare temporaneamente i veicoli a emissioni zero dagli oneri stradali. A integrazione di tale misura, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di prevedere un'adeguata riduzione per i veicoli a basse emissioni per quanto riguarda gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza. Per garantire la complementarità tra le misure a sostegno della domanda di veicoli a emissioni zero e di veicoli a basse emissioni, tale possibilità dovrebbe essere concessa solo in combinazione con le misure applicate ai veicoli a emissioni zero e, dopo il 30 giugno 2031, dovrebbe essere limitata al livello della riduzione massima stabilita del 50 %.

- (12) Sebbene i rimorchi efficienti siano in grado di ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli convenzionali e di aumentare l'autonomia dei veicoli, la presente direttiva non costituisce una base giuridica che consenta agli Stati membri di prendere in considerazione le caratteristiche dei rimorchi al momento di fissare le tariffe di pedaggio. La Commissione dovrebbe valutare le opzioni per attuare la differenziazione dei pedaggi sulla base delle caratteristiche dei rimorchi. Tali opzioni di attuazione dovrebbero richiedere uno sforzo minimo da parte degli operatori dei trasporti e dovrebbero poter essere introdotte nei sistemi di pedaggio esistenti in modo efficiente in termini di costi. La Commissione dovrebbe prendere in considerazione le varie tecnologie e attrezzature disponibili sul mercato, compreso l'ammodernamento del parco rimorchi esistente, e la riduzione totale di energia derivante dall'uso di tali tecnologie e attrezzature. La Commissione dovrebbe tenere debitamente conto dei risultati di eventuali progetti pilota in tale settore e dovrebbe prendere in considerazione gli oneri amministrativi, i vincoli operativi, i parametri economici delle tecnologie sul mercato e l'efficacia in termini di costi.

- (13) I meccanismi di cooperazione tra gli Stati membri sullo scambio di dati relativi ai parametri di classificazione dei veicoli possono semplificare le procedure amministrative e facilitare il riconoscimento reciproco. La Commissione dovrebbe pertanto coordinare i lavori nell'ambito di un gruppo di esperti per individuare e promuovere lo scambio delle migliori pratiche e formulare suggerimenti per un approccio comune. Nell'ambito di tale attività, è opportuno valutare l'opportunità di utilizzare i meccanismi esistenti, quali il certificato di conformità elettronico del veicolo, lo scambio di informazioni a norma della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ e lo scambio di informazioni sui dati di immatricolazione dei veicoli.
- (14) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire garantire l'applicazione coerente in tutta l'Unione delle norme relative alla classificazione dei veicoli pesanti in classi di emissione di CO₂ e differenziare di conseguenza gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti in questione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 1999/62/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹¹ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

1) l'articolo 2, paragrafo 1, è così modificato:

a) il punto 28) è sostituito dal seguente:

"28) "emissioni di CO₂" di un veicolo pesante, le sue emissioni specifiche di CO₂ (gCO₂/t-km) se si tratta di un veicolo pesante, o le sue emissioni specifiche di CO₂ (gCO₂/p-km) se si tratta di un pullman o di un autobus, come previsto nel relativo file di informazioni per il cliente di cui all'allegato IV, parte II, del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione*;

* Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).";

b) al punto 29), la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) un veicolo pesante a motore come definito all'articolo 3, punto 11), lettera a) o b), del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*}; o

^{*} Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).";

c) il punto 30) è sostituito dal seguente:

"30) "veicolo pesante a basse emissioni", un veicolo pesante a basse emissioni quale definito all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2019/1242;";

d) il punto 35) è sostituito dal seguente:

"35) "gruppo di veicoli", un gruppo di veicoli di cui all'articolo 4, primo comma, del regolamento (UE) 2017/2400;";

e) il punto 37) è sostituito dal seguente:

"37) "traiettoria di riduzione delle emissioni" di un sottogruppo di veicoli (sg),
traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti adibiti al
trasporto di merci (ET_{sg,Y}), o per gli autobus e i pullman (ET_{p_{sg},Y}), determinata
conformemente all'allegato I, punto 5.1.2.1, del regolamento (UE) 2019/1242 e
adeguata come segue:

a) per gli anni $Y \leq 2030$, l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per
il 2030 (rf_{sg,Y} o rfp_{sg,Y}, dove $Y=2030$) è pari al 30 %; e

b) per gli anni $Y > 2030$, il fattore obiettivo (RET_{sg,Y} o RET_{p_{sg},Y}) è pari a 0,7;"

f) il punto 38) è sostituito dal seguente:

"38) "emissioni di CO₂ di riferimento", le emissioni di CO₂ di riferimento quali
definite all'articolo 3, punto 1), del regolamento (UE) 2019/1242;"

2) all'articolo 2, paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

"2. Ai fini del paragrafo 1, punto 3):";

3) l'articolo 7 octies bis è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri differenziano gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza per i veicoli pesanti conformemente al presente articolo.

Gli Stati membri applicano tale differenziazione ai sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 in seguito alla pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento di tali sottogruppi di veicoli in conformità dell'articolo 11, paragrafo 1, di tale regolamento. Tale differenziazione si applica a decorrere dal 1° luglio dell'anno successivo all'anno di tale pubblicazione, qualora la pubblicazione sia avvenuta prima del 1° luglio, o dal 1° gennaio del secondo anno successivo all'anno di tale pubblicazione, qualora la pubblicazione sia avvenuta il 1° luglio o successivamente a tale data. Tuttavia, per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, gli Stati membri applicano tale differenziazione al più tardi a decorrere dal 13 maggio 2023.

Gli Stati membri applicano le emissioni di CO₂ di riferimento come adeguate a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242 a decorrere dal 1° luglio dell'anno successivo all'anno di pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento adeguate, qualora la pubblicazione sia avvenuta prima del 1° luglio, o dal 1° gennaio del secondo anno successivo all'anno di tale pubblicazione, qualora la pubblicazione sia avvenuta il 1° luglio o successivamente a tale data. Tuttavia, per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, gli Stati membri applicano le emissioni di CO₂ di riferimento adeguate a decorrere dal 1° luglio 2026.

Fatta salva la riduzione delle aliquote di cui al paragrafo 3 del presente articolo, gli Stati membri possono prevedere aliquote ridotte per gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza, o esenzioni dall'obbligo di pagare gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza, applicabili ai veicoli a emissioni zero di qualsiasi gruppo di veicoli dal 24 marzo 2022 al 30 giugno 2031. Entro tale periodo, a condizione che sia in vigore un'esenzione dall'obbligo di pagare gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza per i veicoli a emissioni zero, gli Stati membri possono applicare una riduzione adeguata dell'aliquota per gli oneri per l'infrastruttura o per i diritti di utenza ai veicoli a basse emissioni, riduzione che è limitata al 75 % rispetto all'onere applicabile ai veicoli della classe 1 di emissione di CO₂, come stabilito al paragrafo 2 del presente articolo. A decorrere dal 1° luglio 2031 le riduzioni per i veicoli a emissioni zero sono limitate al 75 % rispetto all'onere applicabile ai veicoli della classe 1 di emissione di CO₂. A decorrere dal 1° luglio 2031, può essere applicata una riduzione dell'aliquota per gli oneri per l'infrastruttura o i diritti di utenza ai veicoli a basse emissioni solo se è in vigore un tasso di riduzione più elevato per i veicoli a emissioni zero, e tale riduzione è limitata al 50 % rispetto all'onere applicabile ai veicoli della classe 1 di emissione di CO₂.";

b) al paragrafo 2 sono aggiunti i commi seguenti:

"Gli Stati membri provvedono affinché i veicoli che sono stati classificati nella classe 1 o 2 di emissione di CO₂ utilizzando una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030 del 43 % siano riclassificati utilizzando una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030 del 30 %.

Gli Stati membri considerano ammissibili alla classificazione in una classe di emissione di CO₂ tutti i veicoli per i quali l'utente della strada può comprovare le emissioni di CO₂ in un file di informazioni per il cliente rilasciato in conformità dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400. Se la data della prima immatricolazione di un veicolo è antecedente alla data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni del sottogruppo di veicoli cui il veicolo appartiene, si applicano i valori del primo anno della traiettoria di riduzione delle emissioni di tale sottogruppo.

Gli Stati membri trattano i veicoli professionali, quali definiti all'articolo 3, punto 9), del regolamento (UE) 2019/1242, come veicoli appartenenti al sottogruppo corrispondente di veicoli non professionali.

Gli Stati membri non applicano oneri ridotti in base alla classe 5 di emissione di CO₂ ai veicoli a emissioni zero riadattati con un motore alimentato a carburante che genera energia elettrica o contribuisce alla propulsione del veicolo. Gli Stati membri applicano invece gli oneri in base alla classe 1 di emissione di CO₂.

I costruttori di veicoli possono utilizzare lo strumento di simulazione di cui all'articolo 5 del regolamento (UE) 2017/2400 per determinare le emissioni di CO₂ di un veicolo dual-fuel, quale definito all'articolo 3, punto 21), del regolamento (UE) 2017/2400, dopo la sua data di produzione, se tale data è antecedente al 1° gennaio 2024. Il costruttore che intenda avvalersi di tale opzione ne dà notifica alla Commissione, che decide se tale costruttore può utilizzare lo strumento di simulazione ai fini di cui al presente comma e comunica la sua decisione a tale costruttore. Per la classificazione di un veicolo in una classe di emissione di CO₂, gli Stati membri accettano la simulazione prodotta dai costruttori come prova delle emissioni di CO₂ del veicolo, a condizione che il costruttore interessato invii allo Stato membro interessato i risultati di tale simulazione direttamente e in formato digitale unitamente alla decisione della Commissione comunicata a tale costruttore.";

- c) il paragrafo 7 è soppresso;

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

"12. Entro il 30 giugno 2029 la Commissione valuta le opzioni seguenti:

- a) consentire agli Stati membri di differenziare le tariffe di pedaggio in base alle caratteristiche dei rimorchi, tenendo conto delle condizioni specifiche nei diversi Stati membri, quali l'eterogeneità dei parchi rimorchi, le varie tecnologie e attrezzature presenti sul mercato e la riduzione totale di energia derivante dall'uso di tali tecnologie e attrezzature; e
- b) determinare le emissioni di CO₂ dei veicoli a motore e dei rimorchi riadattati.

La Commissione prende in considerazione i possibili effetti delle opzioni di cui al primo comma del presente paragrafo sull'applicazione e sull'efficacia del regolamento (UE) 2019/1242. La Commissione tiene debitamente conto dei risultati di eventuali progetti pilota in tale settore e prende in considerazione gli oneri amministrativi, i vincoli operativi, i parametri economici delle tecnologie sul mercato e l'efficacia in termini di costi. Sulla base di tale valutazione, la Commissione può, se del caso, presentare una proposta legislativa di modifica della presente direttiva.";

4) all'articolo 8, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nel caso di un sistema comune di diritti di utenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo, il termine ultimo per l'applicazione delle differenziazioni di cui all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH è il 25 marzo 2025.";

5) all'articolo 9 ter è aggiunto il comma seguente:

"Per agevolare lo scambio di informazioni sui veicoli relative ai parametri di classificazione dei veicoli quali definiti all'articolo 2, punto 17), della direttiva (UE) 2019/520, e con l'obiettivo di adoperarsi per il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri ai fini della classificazione dei veicoli e della sua applicazione, la Commissione coordina i lavori nell'ambito del gruppo di esperti di cui all'articolo 9 sexies, paragrafo 4, per individuare e promuovere lo scambio delle migliori pratiche e formulare suggerimenti per un approccio comune.".

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2027. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

A decorrere dal 1° gennaio 2028, gli Stati membri applicano le misure necessarie per conformarsi:

- a) all'articolo 1, punto 1), lettera e), della presente direttiva; e
- b) all'articolo 1, punto 3), lettera b), della presente direttiva, nella misura in cui tale lettera aggiunge un terzo comma all'articolo 7 octies bis, paragrafo 2, della direttiva 1999/62/CE.

Le misure adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle misure principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., ...

Per il Parlamento europeo

La presidente

Per il Consiglio

Il presidente
