Consiglio dell'Unione europea

Bruxelles, 2 ottobre 2025
(OR. en)

13259/25

Fascicolo interistituzionale: 2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	2 ottobre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
Oggetto:	Proposta modificata di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO2 dei veicoli pesanti con rimorchi e chiarisce e semplifica alcune disposizioni

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 589 final.

All.: COM(2025) 589 final

COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO_2 dei veicoli pesanti con rimorchi e chiarisce e semplifica alcune disposizioni

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Negli orientamenti politici per la Commissione europea 2024-2029[1] è stato annunciato che la Commissione avrebbe presentato proposte per semplificare e consolidare la normativa dell'Unione europea. Nella comunicazione "Un'Europa più semplice e più rapida"[2] è stato sottolineato che la legislazione deve essere facile da comprendere e da attuare, e che deve essere redatta in modo chiaro e inequivocabile.

La presente proposta modificata di direttiva modificativa modificherebbe alcune disposizioni della direttiva 1999/62/CE[3], che fanno riferimento ad altri atti legislativi dell'UE, al fine di renderle più chiare, più semplici e più precise.

La Commissione ha adottato la proposta originaria di questa direttiva modificativa il 4 maggio 2023[4] ("proposta originaria"). L'obiettivo della proposta originaria era stabilire le norme volte a includere l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO_2 degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nell'ambito dei sistemi di tariffazione stradale che differenziano gli oneri stradali in base alle emissioni di CO_2 dei veicoli. Avrebbe inoltre modificato alcune disposizioni della direttiva che fanno riferimento ad altre normative dell'UE, al fine di garantirne la chiarezza giuridica.

La direttiva 1999/62/CE disciplina l'imposizione di pedaggi e diritti di utenza per l'uso delle infrastrutture stradali. Si tratta di una direttiva che si basa sui principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga". Il principio "chi inquina paga" consente di fissare gli oneri stradali in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli, al fine di orientare il rinnovo del parco veicoli in modo da attenuare gli effetti negativi del trasporto su strada sull'ambiente.

La direttiva (UE) 2022/362[5] ha modificato la direttiva 1999/62/CE consentendo tra l'altro l'imposizione di oneri stradali in base alle emissioni di CO_2 dei veicoli. Questo sistema permette al settore dei trasporti su strada di contribuire agli obiettivi climatici ed energetici dell'UE. Tale direttiva contiene pertanto diversi riferimenti alla normativa dell'UE che disciplina le prestazioni dei veicoli pesanti in relazione alle emissioni di CO_2. Nello specifico, tale questione è disciplinata nell'UE dal regolamento (UE) 2019/1242, che definisce i livelli di

---

[1] https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_it?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_IT.pdf.

[2] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Un'Europa più semplice e più rapida – Comunicazione sull'attuazione e la semplificazione" (COM(2025) 47 final).

[3] Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24).

[4] Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO_2 dei veicoli pesanti con rimorchi.

[5] 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).

prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi[6], e dal regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO_2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti[7].

Dall'adozione della proposta originaria, le recenti modifiche apportate a tali regolamenti hanno inciso sulle disposizioni della direttiva 1999/62/CE che fanno riferimento a essi. Ciò ha ridotto la chiarezza giuridica e aumentato gli ostacoli in sede di attuazione e sul piano amministrativo. Alcune disposizioni della direttiva 1999/62/CE risultano inoltre superate a seguito della modifica di detti regolamenti.

Il regolamento (UE) 2024/1610[8] ha modificato il regolamento (UE) 2019/1242. Le principali modifiche hanno riguardato tra l'altro la definizione di nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 fino al 2040 e l'estensione del suo ambito di applicazione a nuovi gruppi di veicoli. È stata inoltre modificata la struttura originaria di questo regolamento, e ciò ha reso superati alcuni riferimenti incrociati allo stesso contenuti sia nella direttiva 1999/62/CE sia nella proposta originaria. Il regolamento (UE) 2022/1379 della Commissione[9] ha modificato il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione. Le modifiche hanno riguardato tra l'altro la struttura del file di informazioni per il cliente, ossia il documento che specifica le emissioni di CO_2 dei veicoli nuovi.

La presente proposta modificata lascia invariati gli obiettivi della proposta originaria (in particolare per quanto riguarda l'effetto dei rimorchi). Inoltre, in primo luogo adeguerebbe i riferimenti della direttiva 1999/62/CE a detti regolamenti al fine di aumentare la chiarezza giuridica di tali disposizioni. In secondo luogo farebbe sì che sia concesso un periodo di tempo sufficiente per attuare le modifiche del regolamento (UE) 2019/1242 che si riflettono nella direttiva 1999/62/CE, come l'estensione a nuovi sottogruppi di veicoli[10]. In terzo luogo includerebbe disposizioni mirate per indicare come trattare determinati veicoli contemplati da tali regolamenti nei casi che potrebbero portare a un'interpretazione ambigua ai sensi della direttiva 1999/62/CE, al fine di garantire un approccio armonizzato in tutta l'UE.

La presente proposta è presentata un anno dopo l'adozione del regolamento (UE) 2024/1610 per chiarire in che modo le modifiche introdotte da tale regolamento debbano essere recepite nella direttiva 1999/62/CE. Le modifiche non intenzionali della traiettoria di riduzione delle

---

[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 CO_2 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) 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 CO_2 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).

[8] 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 CO_2 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).

[9] 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 CO_2 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).

[10] Cfr. considerando 29 della direttiva (UE) 2022/362.

emissioni, che determina l'assegnazione alle classi di emissione di CO_2 dei veicoli, iniziano ad avere effetto il 1º luglio 2026[11].

La presente proposta semplifica inoltre la direttiva 1999/62/CE sopprimendo le disposizioni che consentono di estendere l'ambito di applicazione della direttiva a gruppi di veicoli già contemplati dal regolamento (UE) 2017/2400, ma non ancora dal regolamento (UE) 2019/1242. I due regolamenti avevano inizialmente ambiti di applicazione diversi. Il regolamento (UE) 2024/1610 ha però esteso l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 in modo che corrisponda adesso a quello del regolamento (UE) 2017/2400. Le disposizioni della direttiva 1999/62/CE che hanno consentito di colmare il divario tra gli ambiti di applicazione di questi due regolamenti sono pertanto superate e possono essere soppresse.

Per lo stesso motivo, la Commissione prevede di abrogare la decisione di esecuzione (UE) 2023/2698 della Commissione[12] quando le emissioni di CO_2 di riferimento per i sottogruppi di veicoli 1, 2, 3, 11, 12 e 16 saranno pubblicate negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242. Di fatto i sottogruppi di veicoli contemplati da tale decisione di esecuzione sono ora disciplinati dal regolamento (UE) 2019/1242, nell'ambito del quale è prevista la pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento per detti sottogruppi di veicoli. La direttiva 1999/62/CE stabilisce già che, una volta pubblicate le emissioni di CO_2 di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242, dovrebbero essere utilizzati tali valori e non quelli pubblicati nel quadro della direttiva 1999/62/CE.

La presente proposta contribuisce al conseguimento dell'obiettivo di mantenere la normativa dell'UE coerente e a un livello qualitativo elevato. Garantisce maggiore chiarezza e certezza giuridica, consentendo così alle imprese e alle amministrazioni nazionali di comprendere più chiaramente i loro diritti e obblighi.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta mira ad adeguare le disposizioni della direttiva 1999/62/CE che contengono riferimenti ad alcuni regolamenti divenuti poco chiari a seguito della loro modifica e a sopprimere alcune altre disposizioni ormai superate. Le modifiche proposte (insieme a quelle incluse nella proposta originaria) sono coerenti con la sostanza delle misure adottate a norma della direttiva (UE) 2022/362.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente proposta riguarda riferimenti contenuti nella direttiva 1999/62/CE al regolamento (UE) 2019/1242 e al regolamento (UE) 2022/1379 della Commissione. È necessario garantire la coerenza dei riferimenti incrociati, tenendo conto delle modifiche passate e (per quanto possibile) future di tali regolamenti.

---

[11] Cfr. la spiegazione dettagliata riportata di seguito relativa all'articolo 2, paragrafo 1, punto 37).

[12] Decisione di esecuzione (UE) 2023/2698 della Commissione, del 4 dicembre 2023, relativa alla specifica delle emissioni di CO_2 di riferimento dei gruppi di veicoli pesanti che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio a norma della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della direttiva 1999/62/CE è costituita dagli articoli 91 e 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La presente proposta riguarda l'imposizione di oneri stradali sui veicoli, un settore cui si applica l'articolo 91, paragrafo 1, TFUE. La base giuridica della presente proposta è dunque l'articolo 91, paragrafo 1, TFUE.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), TFUE. Soltanto l'UE può però adeguare le norme dell'UE vigenti. È il caso degli adeguamenti dei riferimenti contenuti nella direttiva 1999/62/CE ad altri atti legislativi dell'UE.

- **Proporzionalità**

La presente proposta correggerebbe alcune incoerenze tra atti dell'UE. Si limiterebbe pertanto a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei trattati.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'atto giuridico da modificare è una direttiva ed è pertanto opportuno che l'atto modificativo assuma la stessa forma.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La presente proposta migliora il testo giuridico di un atto dell'UE preservandone il significato originario. Non è quindi necessaria una valutazione ex post.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione è regolarmente in contatto con gli esattori di pedaggi e i fornitori di servizi di pedaggio negli Stati membri. L'inesattezza dei riferimenti incrociati causa difficoltà concrete, che sono discusse con tali portatori di interessi. La Commissione sostiene i portatori di interessi nell'attuazione della direttiva.

- **Assunzione e uso di perizie**

L'analisi della Commissione per preparare la presente proposta tiene conto delle informazioni ricevute da portatori di interessi ed esperti nazionali.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta migliorerebbe il testo giuridico di un atto legislativo dell'UE e la sua coerenza con altri atti legislativi dell'UE, ma non ne modificherebbe la politica. Non è quindi necessaria una valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta contribuirebbe al conseguimento degli obiettivi di efficienza normativa, in quanto semplificherebbe il testo della direttiva e ne aumenterebbe la chiarezza giuridica. Ciò andrebbe a vantaggio delle imprese di trasporto su strada (che sono per lo più

microimprese e piccole e medie imprese), chiarendo quando e quali veicoli beneficiano di tariffe di pedaggio più favorevoli.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta migliorerebbe il testo giuridico di un atto dell'UE senza modificarne la politica. Non ha quindi alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La direttiva 1999/62/CE prevede obblighi specifici di comunicazione per gli Stati membri per quanto riguarda la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli.

La proposta modificata migliora il testo giuridico di un atto dell'UE al fine di renderlo più semplice, più chiaro e più preciso. Non necessita pertanto di un piano di attuazione, di un monitoraggio o di una valutazione.

Si propone una nuova disposizione per consentire ai costruttori di determinare le emissioni di CO_2 dei veicoli dual-fuel (a doppia alimentazione) prodotti prima che il regolamento (UE) 2017/2400 contemplasse tale tecnologia. È introdotto un nuovo meccanismo di comunicazione per supervisionare l'uso dello strumento di simulazione previsto dal regolamento (UE) 2017/2400 per scopi diversi da quelli previsti da tale regolamento, in quanto lo strumento di simulazione è open source e potrebbe essere utilizzato in modo illegittimo.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Gli Stati membri devono recepire i riferimenti giuridici adeguati nella misura in cui tali riferimenti sono già integrati nel loro diritto nazionale[13]. Le notifiche delle misure di recepimento da parte degli Stati membri devono essere accompagnate da uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra le parti modificate della direttiva 1999/62/CE e le parti corrispondenti delle leggi nazionali.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Le modifiche della proposta originaria sono illustrate di seguito.

[13] Alcuni Stati membri hanno ottemperato agli obblighi di recepimento integrando nel loro diritto nazionale riferimenti al diritto dell'UE. È pertanto possibile che tali Stati membri non debbano adeguare la loro normativa nazionale di recepimento. In tale caso dovrebbero comunque informarne la Commissione.

Articolo 1, paragrafo 1: articolo 2 – Definizioni

Articolo 2, paragrafo 1, punto 28): definizione di "emissioni di CO_2"

La chiarezza giuridica di tale definizione dovrebbe essere migliorata, in quanto il riferimento al regolamento (UE) 2017/2400 è inesatto. La proposta originaria non modificava questa definizione.

Il regolamento (UE) 2017/2400 specifica la struttura del file di informazioni per il cliente, ossia il documento prodotto dai costruttori che dimostra le emissioni di CO_2 dei veicoli nuovi. Inizialmente le emissioni specifiche di CO_2 di un veicolo erano riportate al punto 2.3 del file di informazioni per il cliente. A seguito dell'adozione del regolamento (UE) 2022/1379, dette informazioni si trovano ora al punto 2.6. La nuova struttura del file di informazioni per il cliente è considerata stabile in previsione di successive modifiche.

La direttiva 1999/62/CE terrà inoltre conto dell'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 agli autobus e ai pullman a seguito dell'adozione del regolamento (UE) 2024/1610. La definizione dovrebbe pertanto chiarire che le emissioni specifiche di CO_2 per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci (in gCO_2/t-km) sono riportate al punto 2.6.1 del file di informazioni per il cliente, mentre le emissioni specifiche di CO_2 per gli autobus e i pullman (in gCO_2/p-km) sono riportate al punto 2.6.4 del medesimo file.

La definizione di "emissioni di CO_2" dei veicoli pesanti è pertanto adattata per fare riferimento ai campi corretti del file di informazioni per il cliente.

Articolo 2, paragrafo 1, punto 30): definizione di "veicolo a basse emissioni"

La proposta originaria includeva una modifica di questa definizione, che però è diventata superata a seguito dell'adozione del regolamento (UE) 2024/1610.

Detta definizione dovrebbe essere semplificata. La spiegazione riportata di seguito è rilevante per le seguenti disposizioni della direttiva: articolo 2, paragrafo 1, punto 30), lettera b), e punto 38), lettera b), articolo 7 octies bis, paragrafo 1, terzo comma, e articolo 7 octies bis, paragrafo 7. La spiegazione dettagliata di tali disposizioni rinvierà alla presente sezione.

La direttiva 1999/62/CE contiene disposizioni volte a estendere il suo ambito di applicazione a nuovi gruppi di veicoli che non erano ancora contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242, ma lo erano dal regolamento (UE) 2017/2400. In effetti il regolamento (UE) 2019/1242 riguardava inizialmente soltanto un sottoinsieme dei gruppi di veicoli oggetto del regolamento (UE) 2017/2400[14].

[14] Il sottogruppo di veicoli originario di cui al regolamento (UE) 2019/1242 (sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH) è responsabile di circa il 73 % delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. I gruppi di veicoli di cui al regolamento (UE) 2017/2400 sono responsabili del 98 % delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. I veicoli corrispondenti al restante 2 % non possono essere inclusi nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/2400. A tale riguardo cfr. SWD(2023) 88 final, parte 2, allegato 8, sezione 17.3, che è la valutazione d'impatto che accompagna la proposta che ha portato all'adozione del regolamento (UE) 2024/1610.

La direttiva 1999/62/CE ha consentito di includere nel suo ambito di applicazione i restanti gruppi di veicoli non appena fossero stati disponibili i dati sulle relative emissioni di CO_2[15]. Il motivo è che, al momento dell'adozione del regolamento (UE) 2019/1242, non era noto quando il suo ambito di applicazione sarebbe stato esteso ai restanti gruppi di veicoli.

Il regolamento (UE) 2024/1610 ha modificato il regolamento (UE) 2019/1242 in modo da includere tutti i gruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2017/2400. Le disposizioni della direttiva 1999/62/CE che consentono di ampliare il suo ambito di applicazione per colmare il divario tra gli ambiti di applicazione di questi due regolamenti sono pertanto diventate superate. Per semplificare e chiarire il testo della direttiva, occorre sopprimere tali disposizioni.

La lettera b) della definizione di "veicolo a basse emissioni" è quindi soppressa.

Articolo 2, paragrafo 1, punto 35): definizione di "gruppo di veicoli"

La chiarezza giuridica di tale definizione dovrebbe essere migliorata. La proposta originaria non modificava questa definizione, tuttavia ora deve essere modificata, in quanto il riferimento alla tabella 1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400 è inesatto.

La tabella 1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400 definisce i gruppi di veicoli per gli autocarri pesanti. L'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 è stato però esteso anche ai sottogruppi di veicoli definiti nell'allegato I, tabelle da 2 a 6, del regolamento (UE) 2017/2400 (ad esempio autocarri medi, autobus e pullman). Il regolamento (UE) 2017/2400 definisce inoltre i gruppi di veicoli nel primo comma del suo articolo 4, il quale fa riferimento a tali tabelle e tiene conto anche delle future modifiche degli allegati di detto regolamento.

La definizione di "gruppo di veicoli" è pertanto adeguata per fare riferimento all'articolo 4, primo comma, del regolamento (UE) 2017/2400.

Articolo 2, paragrafo 1, punto 37): definizione di "traiettoria di riduzione delle emissioni"

La chiarezza giuridica di tale definizione dovrebbe essere migliorata e il suo significato originario dovrebbe essere preservato. La proposta originaria includeva una modifica di questa definizione, ma non teneva conto di tutte le modifiche introdotte dal regolamento (UE) 2024/1610. Detta definizione è così modificata:

– l'ultima frase è una disposizione normativa autonoma che riguarda eventuali adeguamenti delle emissioni di CO_2 di riferimento. Tali adeguamenti si basano su atti adottati a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/2142. Questa disposizione normativa non dovrebbe rientrare in una definizione ed è pertanto spostata all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1[16];

---

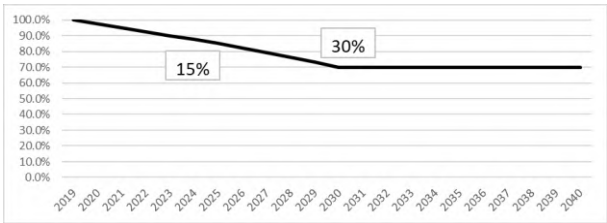
[15] Per estendere l'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE, è opportuno pubblicare un atto di esecuzione sulla base dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7. Una volta adottato, l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, terzo comma, farà sì che i veicoli appartenenti ai gruppi di veicoli in questione possano essere assegnati alla classe 4 di emissione di CO_2 (veicoli a basse emissioni). Tali veicoli non possono tuttavia essere assegnati alle classi 2 e 3, in quanto l'assegnazione a queste classi si basa su una traiettoria di riduzione delle emissioni per detti sottogruppi di veicoli, la quale richiede che gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 per i gruppi in questione siano stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242.

[16] Cfr. anche la spiegazione riportata di seguito relativa all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1.

– la definizione descrive una formula matematica ed è quindi difficile da comprendere senza una conoscenza dettagliata del regolamento (UE) 2019/1242 e dei relativi allegati. Al momento dell'adozione del regolamento (UE) 2024/1610 è stata introdotta la stessa formula al punto 5.1.2.1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2019/1242. Questa formula interessa inoltre le traiettorie di riduzione delle emissioni di autobus e pullman che non sono contemplate nell'attuale definizione della direttiva 1999/62/CE, anche se l'ambito di applicazione della stessa sarà esteso a questi veicoli. La formula di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2019/1242 è considerata stabile in previsione di future modifiche del medesimo regolamento. La definizione fa quindi ora riferimento a tale formula;

– l'andamento della traiettoria di riduzione delle emissioni è cambiato con l'adozione del regolamento (UE) 2024/1610 a seguito dei riferimenti nella definizione al regolamento (UE) 2019/1242 e senza una decisione esplicita basata su considerazioni politiche. Di conseguenza, le soglie delle classi 2 e 3 di emissione di CO_2 sono diventate più rigorose e meno veicoli convenzionali potranno rientrare in tali classi.

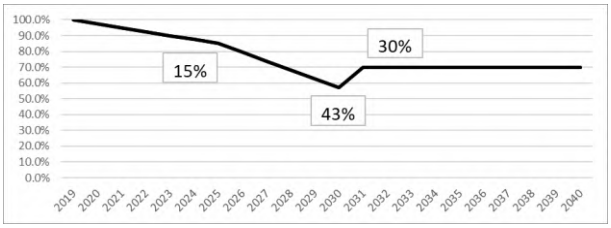
Innanzitutto è illustrata la finalità della traiettoria di riduzione delle emissioni. La traiettoria di riduzione delle emissioni determina le soglie per la classificazione dei veicoli nelle classi 2 e 3 di emissione di CO_2 in modo che diminuiscano nel tempo. Le classi 2 e 3 di emissione di CO_2 sono intese a promuovere miglioramenti dell'efficienza dei veicoli convenzionali alimentati da combustibili fossili. L'andamento della traiettoria di riduzione delle emissioni adottata nella direttiva (UE) 2022/362 per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH ("sottogruppi di veicoli originari") è rappresentato di seguito. Per gli anni fino al 2030, la definizione della traiettoria di riduzione delle emissioni si riferisce al fattore di riduzione ($R\text{-}ET_Y$) delle emissioni di CO_2 di cui al regolamento (UE) 2019/1242. Il fattore $R\text{-}ET_Y$, a sua volta, dipende dagli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 per il 2015 e il 2030 stabiliti in tale regolamento. Per il 2031 e gli anni successivi, la definizione della traiettoria di riduzione delle emissioni è lineare a un livello che corrisponde a un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 30 %. Questa linearità esprime il miglioramento dell'efficienza nelle emissioni di CO_2 che può essere conseguito dai veicoli convenzionali.



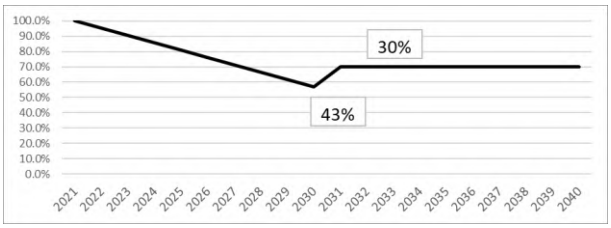
Il regolamento (UE) 2024/1610 ha innalzato l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 per il 2030 portandolo dal 30 % al 43 %. Questo cambiamento impone ai costruttori di aumentare la diffusione dei veicoli a emissioni zero. Lo stesso obiettivo incide però anche sulla traiettoria di riduzione delle emissioni della presente direttiva e sulle corrispondenti soglie delle classi 2 e 3 di emissione di CO_2, che sono destinate esclusivamente ai veicoli convenzionali.

Il nuovo andamento della traiettoria di riduzione delle emissioni quale attualmente in vigore presenta un gradiente più elevato e quindi soglie più rigorose per le classi 2 e 3 di emissione di CO_2 fino al 2030 compreso. Per il 2031 e gli anni successivi, la traiettoria di riduzione delle emissioni rimane lineare a un livello che corrisponde a un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 30 %.

Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli originari, la traiettoria subisce variazioni tra i periodi di riferimento 2026 e 2030 inclusi, come illustrato di seguito. L'assegnazione dei veicoli appartenenti a tali sottogruppi di veicoli sarà pertanto soggetta a modifiche a partire dall'inizio del periodo di riferimento 2026, ossia dal 1º luglio 2026.



Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli con periodo di base 2021 (ossia i sottogruppi di veicoli 1, 2, 3, 11, 12 e 16), la traiettoria subisce variazioni dall'inizio fino al 2030, come illustrato nella figura seguente[17]. L'assegnazione dei veicoli appartenenti a tali sottogruppi di veicoli è pertanto soggetta a modifiche dal momento in cui l'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE sarà esteso a tali sottogruppi di veicoli[18].



La definizione è pertanto modificata al fine di ripristinare l'andamento originario della traiettoria di riduzione delle emissioni, come illustrato nella prima figura di cui sopra, esplicitando sia l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 per il 2030 sia la linearità della traiettoria dopo il 2030.

Articolo 2, paragrafo 1, punto 38): definizione di "emissioni di CO_2 di riferimento di un gruppo di veicoli"

Tale definizione può essere semplificata e la sua chiarezza giuridica dovrebbe essere migliorata. La proposta originaria includeva una modifica di questa definizione, che però è diventata superata con l'adozione del regolamento (UE) 2024/1610. La definizione di "emissioni di CO_2 di riferimento di un gruppo di veicoli" è modificata nel modo indicato di seguito.

In primo luogo, l'articolo 2, paragrafo 1, punto 38), lettera a), è semplificato facendo riferimento alla definizione di emissioni di CO_2 di riferimento di cui all'articolo 3, punto 1), del regolamento (UE) 2019/1242. Le due definizioni sono equivalenti, in quanto entrambe fanno riferimento all'allegato I, punto 3, del regolamento (UE) 2019/1242. Tale modifica allinea la formulazione di questa definizione a quella di tutte le altre definizioni della direttiva 1999/62/CE che fanno riferimento al regolamento (UE) 2019/1242.

[17] Il nuovo andamento della traiettoria di riduzione delle emissioni dei sottogruppi di veicoli 1, 2, 3, 11, 12 e 16 è diverso da quello dei sottogruppi di veicoli originari a causa dell'obiettivo intermedio di riduzione delle emissioni di CO_2 per il 2025 fissato per questi ultimi veicoli.

[18] Cfr. la spiegazione riportata di seguito relativa all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, riguardo al momento in cui si applica l'estensione dell'ambito di applicazione.

In secondo luogo, l'articolo 2, paragrafo 1, punto 38), lettera b), è diventato superato per i motivi illustrati sopra nella spiegazione della definizione di "veicolo a basse emissioni". La lettera b) della definizione è pertanto soppressa al fine di semplificare tale disposizione.

Articolo 1, paragrafo 2: articolo 7 octies bis – Differenziazione degli oneri per i veicoli pesanti

Articolo 7 octies bis, paragrafo 1, secondo, terzo e quarto comma: obbligo di differenziare gli oneri in base alle emissioni di CO_2

Tale disposizione dovrebbe essere semplificata affinché le imprese e le amministrazioni nazionali comprendano chiaramente i loro diritti e obblighi. È inoltre opportuno stabilire un periodo di tempo sufficiente per la sua attuazione. La proposta originaria includeva una modifica volta a semplificare questa definizione, ma non prevedeva termini ben definiti per l'attuazione delle modifiche introdotte dal regolamento (UE) 2024/1610 da parte delle imprese e delle amministrazioni nazionali.

Per comprendere la presente sezione, è opportuno innanzitutto chiarire la struttura attuale dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, secondo, terzo e quarto comma, in vigore:

– l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, secondo comma, riguarda i sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242;

– l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, terzo comma, riguarda l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE a gruppi di veicoli che erano già contemplati dal regolamento (UE) 2017/2400, ma non ancora dal regolamento (UE) 2019/1242; e

– l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quarto comma, riguarda l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE a nuovi sottogruppi di veicoli a seguito della loro inclusione nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242.

I motivi per modificare l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, secondo, terzo e quarto comma, sono i seguenti:

– tutti e tre i commi contengono riferimenti all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242 al fine di identificare i sottogruppi di veicoli contemplati dal medesimo regolamento. Il regolamento (UE) 2024/1610 ha però modificato la struttura di tale regolamento, per cui i sottogruppi di veicoli contemplati non si trovano più all'articolo 2, paragrafo 1, ma al punto 1 dell'allegato I. I riferimenti all'articolo 2, paragrafo 1, di detto regolamento sono pertanto inesatti;

– l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, terzo comma, è diventato superato per i motivi illustrati nella spiegazione di cui sopra relativa alla definizione di "veicolo a basse emissioni";

– l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, non riguarda gli adeguamenti delle emissioni di CO_2 di riferimento a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/2142, che sono invece contemplati dall'ultima frase della definizione di traiettoria di riduzione delle emissioni. Tuttavia, come spiegato sopra nella sezione relativa alla definizione di "traiettoria di riduzione delle emissioni", tale disposizione è una disposizione normativa autonoma e non una definizione, pertanto dovrebbe essere inserita nell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1;

– inoltre, il tempo concesso per l'attuazione degli adeguamenti delle emissioni di CO_2 di riferimento è inadeguato. Gli adeguamenti si applicano a norma della direttiva

1999/62/CE "*per i periodi di riferimento successivi alla data di applicazione di tali atti delegati*". Non sono però previsti tempi di attuazione se tali atti sono adottati poco prima dell'inizio di un periodo di riferimento;

– l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quarto comma, è inesatto quando fa riferimento al *momento in cui l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 è esteso a nuovi sottogruppi di veicoli*. Nello specifico, tale disposizione stabilisce che la differenziazione degli oneri stradali si applica ai nuovi sottogruppi di veicoli quando entrano in vigore traiettorie di riduzione delle emissioni per sottogruppi di veicoli non ancora contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242, come stabilito da un atto legislativo dell'UE. Non esiste però nessun atto dell'UE che entri in vigore e stabilisca i valori delle traiettorie di riduzione delle emissioni di un gruppo di veicoli. La traiettoria di riduzione delle emissioni di un gruppo di veicoli è invece calcolata sulla base delle formule già fornite nella definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, punto 37), della direttiva. La traiettoria di riduzione delle emissioni di un sottogruppo di veicoli è il prodotto degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 per il determinato sottogruppo di veicoli (come stabilito all'articolo 3 bis e all'allegato I, punto 4.3, del regolamento (UE) 2019/1242) e delle emissioni di CO_2 di riferimento di un sottogruppo di veicoli (pubblicate in un atto a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242 nell'anno successivo al periodo di base del determinato sottogruppo di veicoli)[19]. La traiettoria di riduzione delle emissioni di un sottogruppo di veicoli può pertanto essere calcolata al momento della pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento di tale sottogruppo. Il momento previsto dall'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, quarto comma, in cui si applica l'estensione ai nuovi sottogruppi di veicoli è pertanto collegato alla pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento per tali sottogruppi di veicoli in un atto a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242;

– lo stesso comma non fissa un termine per l'attuazione delle estensioni dell'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE a nuovi sottogruppi di veicoli. Gli atti adottati a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242 hanno effetto a decorrere dalla data in cui la notifica è inviata ai destinatari. Ma la classificazione dei veicoli appartenenti a tali sottogruppi di veicoli in classi di emissione di CO_2 richiede interventi sui sistemi informatici per consentire il funzionamento dei sistemi di pedaggio, il coordinamento tra le autorità nazionali e i fornitori di servizi di pedaggio e la comunicazione agli utenti della strada dei loro diritti. Tali interventi necessitano di circa sei mesi.

Per questi motivi il secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, sono modificati come segue.

– Questi tre commi sono semplificati mediante:

  - la correzione dei riferimenti al regolamento (UE) 2019/1242: anziché il riferimento all'"articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) 2019/1242", si utilizza la dicitura "sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242";

[19] I tempi di pubblicazione di tale atto dipendono a loro volta dal periodo di base di un gruppo, come stabilito nell'allegato I, punto 3.2, del regolamento (UE) 2019/1242. Il periodo di base per i sottogruppi di veicoli originariamente contemplati da tale regolamento (sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH) era il 2019. Il periodo di base per i sottogruppi di veicoli 1, 2, 3, 11, 12 e 16 è il 2021. Il periodo di base per tutti gli altri sottogruppi è il 2025.

- la soppressione del terzo comma, ormai superato. Per lo stesso motivo è soppresso anche il comma della proposta originaria relativo alla differenziazione per le classi 1, 4 e 5 di emissione di CO_2;
- l'unione dell'attuale secondo e quarto comma, in quanto entrambi riguardano le modalità di inclusione dei sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 nella differenziazione degli oneri per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 octies bis.

– È aggiunto un nuovo comma per spostare la disposizione relativa agli adeguamenti delle emissioni di CO_2 di riferimento dalla definizione di traiettoria di riduzione delle emissioni al presente articolo.

– Sono introdotte le seguenti modifiche per chiarire i tempi di attuazione delle modifiche a norma del regolamento (UE) 2019/1242 nella direttiva 1999/62/CE:

- è opportuno chiarire il momento in cui si applica l'estensione ai nuovi sottogruppi di veicoli (in linea con l'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242). Questa estensione riguarda tutti i sottogruppi di veicoli il cui periodo di base non corrisponde al 2019 (cfr. nota 19). I riferimenti all'"*entrata in vigore delle traiettorie di riduzione delle emissioni*" sono eliminati. Come indicato sopra, il momento a partire dal quale dovrebbe essere applicata una differenziazione è collegato alla pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento di tale sottogruppo di veicoli adottate a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242. L'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, fa quindi riferimento anche alla pubblicazione di tali atti;
- è previsto un periodo di attuazione di sei mesi dopo la data di pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento adottate a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242. Le emissioni di CO_2 di riferimento per i sottogruppi di veicoli originari sono già state pubblicate, per cui la data di applicazione per tali sottogruppi è espressamente fissata al 13 maggio 2023[20];
- è previsto un periodo di attuazione di sei mesi nel caso in cui sia necessario adeguare le emissioni di CO_2 di riferimento sulla base dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242. La data di applicazione di tali adeguamenti è fissata al "primo giorno del sesto mese successivo alla loro pubblicazione" al fine di garantire che veicoli simili siano trattati allo stesso modo a livello transfrontaliero e di evitare distorsioni della concorrenza tra gli operatori di trasporto che possiedono veicoli simili.

  Dal momento che si prevede l'adozione di un atto a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242, che si applicherà dal periodo di riferimento 2025 in poi ai sottogruppi di veicoli originari, e dato che è possibile che il periodo di sei mesi giunga a termine intorno al momento dell'adozione

[20] Tale data decorre due anni dopo la data di efficacia della decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO_2 per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO_2 di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO_2 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).

della presente proposta, la data di applicazione per tali sottogruppi di veicoli potrebbe risultare insufficiente o non chiara. Per fare sì che la data di applicazione degli adeguamenti per tali sottogruppi di veicoli sia chiara e che siano concessi tempi di attuazione sufficienti, tale adeguamento dovrebbe applicarsi a decorrere dal 1º luglio 2026 a norma della direttiva[21].

Articolo 7 octies bis, paragrafo 2: classificazione dei veicoli in classi di emissione di CO_2

La proposta originaria non modificava questa disposizione. Tuttavia, a seguito delle modifiche introdotte dai regolamenti (UE) 2024/1610 e (UE) 2022/1379, si è reso necessario modificarla per indicare le modalità di classificazione dei veicoli nei casi specifici che potrebbero essere interpretati in modo ambiguo a norma della direttiva 1999/62/CE, così da garantire un approccio armonizzato in tutta l'UE.

Questo paragrafo specifica come:

(a) riclassificare i veicoli sulla base della traiettoria di riduzione delle emissioni definita originariamente nella direttiva (UE) 2022/362;

(b) classificare i veicoli accompagnati dal file di informazioni per il cliente e immatricolati prima dell'inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni;

(c) classificare i veicoli professionali;

(d) classificare i veicoli a emissioni zero ammodernati; e

(e) classificare i veicoli dual-fuel.

La definizione nel diritto dell'UE delle modalità di trattamento di tali casi garantisce la certezza giuridica nell'attuazione della direttiva.

– *Riclassificazione dei veicoli sulla base della definizione originaria di traiettoria di riduzione delle emissioni*. La presente proposta mira a ripristinare l'andamento originario e il significato originario della definizione di traiettoria di riduzione delle emissioni[22]. I veicoli che sono assegnati a una classe di emissione di CO_2 prima dell'adozione della presente proposta potrebbero però rientrare in una classe sfavorevole.

Per garantire condizioni uniformi tra i veicoli assegnati a una classe di emissione di CO_2 dopo l'adozione della presente proposta e i veicoli assegnati sulla base dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 43 % per il 2030, gli Stati membri devono riassegnare tali veicoli entro due mesi dall'entrata in vigore della presente proposta.

Questa disposizione è necessaria solo se la presente proposta entra in vigore successivamente a uno dei due momenti indicati di seguito: dopo il 1º luglio 2026 (con effetto sui veicoli appartenenti ai sottogruppi di veicoli originari) o dopo l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE ai sottogruppi di

[21] Ciò è in linea con l'attuale versione dell'ultima frase della definizione di traiettoria di riduzione delle emissioni. Tale disposizione stabilisce infatti che i valori adeguati si applicano a partire dal periodo di riferimento successivo alla data di applicazione di tale atto, che sarebbe il 1º luglio 2026.

[22] Cfr. la spiegazione riportata sopra relativa all'articolo 2, paragrafo 1, punto 37).

veicoli 1, 2, 3, 11, 12 e 16[23]. Questa disposizione non sarebbe necessaria se la presente proposta entrasse in vigore in un momento antecedente ai due eventi.

– *Veicoli accompagnati dal file di informazioni per il cliente e immatricolati prima dell'inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni*. La direttiva 1999/62/CE non disciplina le modalità di classificazione nelle classi di emissione di CO_2 dei veicoli immatricolati prima dell'inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni del sottogruppo di veicoli corrispondente per i quali i proprietari possono dimostrare le emissioni di CO_2 sulla base del file di informazioni per il cliente.

Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli con periodo di base 2021 o 2025 esiste una discrepanza tra l'anno in cui inizia la traiettoria di riduzione delle emissioni e i termini entro i quali i costruttori devono fare in modo che i veicoli nuovi siano accompagnati dal file di informazioni per il cliente[24]. Nello specifico, il termine per i costruttori precede l'anno di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni.

L'articolo 7 octies bis, paragrafo 2 bis, chiarisce che i veicoli per i quali è possibile dimostrare le emissioni di CO_2 possono essere classificati in una classe di emissione di CO_2 sulla base dei valori del primo anno della traiettoria di riduzione delle emissioni del relativo sottogruppo. La presente proposta garantirebbe un approccio armonizzato nell'UE.

– *Veicoli professionali*. Il regolamento (UE) 2019/1242 distingue i veicoli professionali (come quelli per la raccolta dei rifiuti o per lavori edili[25]) dagli altri tipi di veicoli, definendo i sottogruppi di veicoli professionali. Ciò perché il modello di utilizzo dei veicoli professionali è diverso da quello dei veicoli che trasportano merci o persone. I veicoli professionali sono responsabili di circa il 2 % delle emissioni del settore pesante e operano principalmente nelle città[26].

I costruttori non sono tenuti a identificare la natura professionale di un veicolo pesante, in quanto l'uso finale del veicolo può essere ancora poco chiaro al momento della produzione. I veicoli professionali sono invece riconosciuti come tali dopo la loro prima immatricolazione ai fini del regolamento (UE) 2019/1242. Di conseguenza, il file di informazioni per il cliente che i proprietari dei veicoli ricevono non indica se il veicolo sia professionale o meno. Tali veicoli non possono quindi essere trattati come un sottogruppo distinto di veicoli ai sensi della direttiva 1999/62/CE nella sua forma attuale.

---

[23] Cfr. la spiegazione riportata di seguito relativa all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, riguardo al momento in cui si applica l'estensione dell'ambito di applicazione.

[24] La traiettoria di riduzione delle emissioni inizia nel periodo di base di un sottogruppo di veicoli (come indicato nell'allegato I, punto 3.2, del regolamento (UE) 2019/1242), mentre i termini per i costruttori sono fissati agli articoli 9 e 24 del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e dipendono dal gruppo di veicoli. Per i sottogruppi di veicoli originari, le due date coincidevano: la traiettoria di riduzione delle emissioni è iniziata il 1º luglio 2019, in quanto il periodo di base (quale definito nel regolamento (UE) 2019/1242 per tali sottogruppi di veicoli) era il 2019. Anche il termine entro il quale i costruttori erano tenuti a dotare i veicoli nuovi del file di informazioni per il cliente era il 1º luglio 2019 (come stabilito all'articolo 24, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2017/2400).

[25] L'elenco completo dei tipi di veicoli professionali figura nell'allegato I, punto 1.2, del regolamento (UE) 2019/1242, in combinato disposto con l'allegato I, appendice 2, del regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858).

[26] Cfr. considerando 33 del regolamento (UE) 2024/1610.

Il riconoscimento dei sottogruppi di veicoli professionali ai sensi della direttiva 1999/62/CE comporterebbe l'utilizzo di documenti aggiuntivi rilasciati dopo l'immatricolazione del veicolo per identificarne la natura professionale. L'onere amministrativo sarebbe sproporzionato rispetto alla bassa percentuale di emissioni causate dai veicoli professionali e alla quantità ridotta di chilometri percorsi sulle strade, secondo quanto disciplinato dall'articolo 7 octies bis della direttiva (autostrade e strade TEN-T). Inoltre, se la direttiva non definisce la procedura per l'utilizzo di documenti diversi dal file di informazioni per il cliente, vi è il rischio che gli Stati membri applichino approcci frammentati. Tali ragioni oggettive giustificano un trattamento diverso dei sottogruppi di veicoli professionali rispetto ad altri sottogruppi di veicoli.

L'articolo 7 octies bis, paragrafo 2, prevede pertanto che i veicoli professionali siano considerati appartenenti al sottogruppo corrispondente di veicoli non professionali. Tali informazioni sono fornite in tutti i file di informazioni per il cliente dei veicoli. La presente proposta chiarirebbe in che modo le attuali disposizioni della direttiva dovrebbero applicarsi ai veicoli professionali.

– *Veicoli a emissioni zero ammodernati per ampliarne l'autonomia*. L'autonomia a emissioni zero continua a collocare tali veicoli in una posizione di svantaggio rispetto ai veicoli convenzionali. Per aumentarne l'autonomia, è possibile ammodernare i veicoli a emissioni zero sostituendo il pacco batterie con un generatore di carburante[27]. Tali veicoli ammodernati diventano quindi veicoli ibridi.

Quantunque utilizzino un generatore di carburante, i veicoli a emissioni zero ammodernati rimarrebbero classificati nella classe 5 di emissione di CO_2 ai sensi della direttiva 1999/62/CE, in quanto la classificazione dei veicoli si basa sulla documentazione del veicolo al momento della sua prima immatricolazione.

Il trattamento di tali veicoli come appartenenti alla classe 5 di emissione di CO_2 determina distorsioni nel mercato del trasporto di merci su strada, penalizzando gli operatori che utilizzano veicoli a emissioni zero non ammodernati. Questa classificazione non tiene inoltre conto delle emissioni effettive durante il ciclo di vita dei veicoli ai fini del regolamento (UE) 2019/1242.

I costruttori possono inoltre calcolare le emissioni specifiche di CO_2 di tali veicoli con lo strumento di simulazione VECTO di cui al regolamento (UE) 2017/2400 prima della loro immissione sul mercato.

Si propone pertanto che i veicoli a emissioni zero ammodernati per ampliarne l'autonomia non siano trattati come appartenenti alla classe 5 di emissione di CO_2, ma piuttosto come appartenenti alla classe 1 di emissione di CO_2. Questa modifica fa sì che i veicoli siano assegnati alle classi di emissione di CO_2 sulla base dei risultati dello strumento di simulazione VECTO.

– *Veicoli dual-fuel prodotti prima della loro inclusione a norma del regolamento (UE) 2017/2400*. I veicoli dual-fuel prodotti prima che tale tecnologia fosse inclusa nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/2400 dal regolamento (UE)

[27] Cfr. https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender e https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html.

2022/1379 non beneficiano di tariffe di pedaggio più favorevoli a causa della mancanza del file di informazioni per il cliente. Questi veicoli possono quindi subire uno svantaggio concorrenziale rispetto ai veicoli simili immatricolati dopo tale data. Una nuova simulazione per determinare le emissioni di CO_2 di detti veicoli potrebbe essere effettuata tenendo conto delle più recenti prescrizioni del regolamento (UE) 2017/2400, anche in relazione ai veicoli già immatricolati. I costruttori che hanno prodotto veicoli dual-fuel prima che fossero disciplinati dal regolamento (UE) 2017/2400 possono effettuare tale simulazione.

Gli Stati membri dovrebbero pertanto accettarne il risultato ai fini della classificazione dei veicoli dual-fuel nelle classi di emissione di CO_2. Dal momento che lo strumento di simulazione è open source e potrebbe essere utilizzato illegittimamente, la Commissione dovrebbe vigilare sul suo utilizzo. Il costruttore che decida di avvalersi di questa opzione, pertanto, dovrebbe notificare la sua intenzione alla Commissione. Per evitare l'uso di file di simulazione illegittimi, gli Stati membri dovrebbero accettare un nuovo file di simulazione unicamente se i) è ricevuto direttamente da un costruttore; ii) è redatto in formato digitale; e iii) a tale costruttore è stata indirizzata una decisione favorevole della Commissione.

Articolo 7 octies bis, paragrafo 7 – Pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento

La proposta originaria non includeva questa disposizione. Questo paragrafo riguarda la pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento dei gruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2017/2400 ma non ancora disciplinati dal regolamento (UE) 2019/1242. Come spiegato sopra, questa disposizione è ormai superata ed è pertanto soppressa al fine di semplificare la direttiva.

Articolo 7 octies quater, paragrafo 7 – Effetto dei rimorchi sulla determinazione della riduzione degli oneri stradali

La proposta originaria è modificata per precisare quali rimorchi rientrano nella classe di rimorchi 3 facendo riferimento alla nuova definizione di rimorchi a emissioni zero di cui all'articolo 3, punto 11), lettera c), del regolamento (UE) 2019/1242, modificato dal regolamento (UE) 2024/1610.

Articolo 8, paragrafo 3 – Data di applicazione dell'articolo 7 octies bis per gli Stati membri che dispongono di un sistema comune di diritti di utenza

La proposta originaria non includeva questa disposizione, ma è necessario modificarla per allinearla alle modifiche proposte nell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1. In effetti l'articolo 8, paragrafo 3, contiene un riferimento al secondo e al terzo comma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, che sono interessati dalla presente proposta.

Il secondo comma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, riguarda ora sia i sottogruppi originari di veicoli sia i nuovi sottogruppi. Il termine per gli Stati membri che dispongono di un sistema comune di diritti di utenza è stato prorogato per quanto riguarda la prima applicazione della differenziazione degli oneri per i sottogruppi originari di veicoli. La data di applicazione per i sottogruppi originari di veicoli è pertanto ora espressamente indicata, così come nel caso della modifica apportata all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, dalla presente proposta.

2023/0134 (COD)

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO_2 dei veicoli pesanti con rimorchi e chiarisce e semplifica 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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

visto il parere del Comitato delle regioni [2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'adozione della direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio[3] ha rafforzato i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" mediante l'introduzione di una tariffazione obbligatoria basata sulle emissioni di CO_2, differenziando gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza in funzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli oppure imponendo un onere per i costi esterni per le emissioni di CO_2. Attualmente gli oneri stradali degli insiemi di veicoli comprendenti un veicolo a motore e un rimorchio sono differenziati in base alle emissioni di CO_2 del veicolo a motore, indipendentemente dalle caratteristiche del rimorchio ad esso collegato, in particolare dal suo effetto sulle emissioni di CO_2 dell'insieme di veicoli.

(2) Anche se di per sé non consuma energia, per essere mosso un rimorchio necessita di un trasferimento di energia dal veicolo a motore che lo traina. L'ottimizzazione dell'efficienza energetica dei rimorchi determina una riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli convenzionali e l'aumento dell'autonomia dei veicoli. Tale ottimizzazione deriva dal miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, della resistenza al rotolamento e del peso. Il potenziale di efficienza energetica è pari a circa il 7,5 % per i rimorchi a timone e al 15 % per i semirimorchi rispetto a un rimorchio di riferimento del 2020. I rimorchi potrebbero pertanto svolgere un ruolo importante nella

[1] GU C, **C/2023/874,** ~~del~~ **8.12.2023**, ~~pag.~~ **ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj**.

[2] GU C del , pag. .

[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**).

decarbonizzazione del settore del trasporto di merci su strada. La diffusione sul mercato di rimorchi più efficienti è tuttavia ostacolata dal loro prezzo più elevato e dal fatto che finora gli acquirenti di rimorchi non sono riusciti a confrontare rimorchi diversi relativamente alla loro efficienza energetica. Ciò comporta una disponibilità limitata sul mercato di rimorchi efficienti dal punto di vista energetico. I dispositivi aerodinamici sono già presenti sul mercato e lo saranno di più in futuro, benché non siano generalmente utilizzati nell'attuale parco veicoli dell'Unione.

(3) Il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione[4] stabilisce valori legalmente certificati in merito all'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO_2 degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. Al fine di ridurre ulteriormente i costi operativi dei rimorchi maggiormente efficienti, è opportuno stabilire le norme volte a includere l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO_2 degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei sistemi di tariffazione stradale basati sulla differenziazione delle emissioni di CO_2. Poiché i veicoli a motore possono essere collegati a rimorchi diversi, l'inclusione dei rimorchi nei sistemi di tariffazione stradale basati sulla differenziazione delle emissioni di CO_2 dovrebbe dipendere dal rimorchio effettivamente utilizzato.

(4) È opportuno che l'estensione della tariffazione in base alle emissioni di CO_2 ai rimorchi riguardi i rimorchi cui si applica il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362. Le prestazioni dei rimorchi possono variare in funzione dei loro parametri tecnici. Per la valutazione delle prestazioni dei rimorchi dal punto di vista dell'efficienza energetica si confrontano le prestazioni in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di CO_2 di un rimorchio specifico con le prestazioni di un rimorchio di riferimento, simile per configurazione degli assi, carico massimo ammissibile per asse e configurazione del telaio. Il rapporto tra il valore del rimorchio specifico e quello del rimorchio di riferimento è definito nel regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 come indice di efficienza. I rimorchi più efficienti hanno un indice di efficienza inferiore a 1.

(5) Il calcolo dell'indice di efficienza può basarsi su chilometri, tonnellate-chilometro o m3-chilometro. Per tutti i rimorchi, ad eccezione di quelli per grandi volumi, si dovrebbe utilizzare l'indice di efficienza in base alle tonnellate-chilometro. I rimorchi per grandi volumi sono quelli progettati principalmente per il trasporto di merci voluminose. L'indice di efficienza in base alle tonnellate-chilometro non può essere utilizzato nel caso dei rimorchi per grandi volumi, in quanto questi ultimi presentano una resistenza al rotolamento e una massa superiori a quelle dei rimorchi tradizionali. Nel caso dei rimorchi per grandi volumi si dovrebbe invece utilizzare l'indice di efficienza in base ai m^3-chilometro.

(6) La classe di emissione di CO_2 di un insieme di veicoli con un rimorchio più efficiente dovrebbe essere superiore alla classe di emissione di CO_2 del solo veicolo a motore, il che consente di beneficiare di una riduzione maggiore degli oneri stradali. L'effetto del potenziale di riduzione delle emissioni di CO_2 di un rimorchio sulla classe di emissione di CO_2 di un insieme di veicoli dovrebbe basarsi sul confronto tra l'indice di

[4] Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1º agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO_2, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145**, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

efficienza del rimorchio specifico e le soglie dell'indice di efficienza di cui alla presente direttiva. Sono previste soglie diverse per i semirimorchi e per gli altri rimorchi, in quanto varia il loro potenziale di riduzione delle emissioni di CO_2 in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

(7) Lo Stato membro che includa l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO_2 degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei sistemi di tariffazione stradale sul proprio territorio e imponga oneri specifici per gli insiemi di veicoli che non sono conformi ai pesi massimi e/o alle dimensioni massime di cui alla direttiva 96/53/CE del Consiglio[5] dovrebbe essere autorizzato ad applicare la riduzione degli oneri stradali agli insiemi di veicoli che impiegano almeno un rimorchio più efficiente.

(8) Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di modificare l'allegato VIII della direttiva 1999/62/CE, mediante atti delegati, al fine di fissare o adeguare le soglie dell'indice di efficienza ivi stabilite e di definire una metodologia per l'assegnazione alle classi di rimorchi dei rimorchi che sono stati sottoposti a un processo di ammodernamento, in particolare quelli a cui non è stato assegnato un indice di efficienza a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362. La definizione delle soglie dell'indice di efficienza dovrebbe essere effettuata non appena i dati relativi all'efficienza dei rimorchi sono raccolti per un periodo di almeno un anno a norma del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio[6]. Le soglie dell'indice di efficienza dovrebbero basarsi sull'efficienza media del parco rimorchi al momento della pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento di tali veicoli e sul potenziale di miglioramento dell'efficienza dei rimorchi. Tali soglie dovrebbero quindi essere adeguate per tenere conto del progresso tecnico e della crescente penetrazione di nuove tecnologie, come i rimorchi con assi motore. È opportuno che per la definizione di una metodologia per i rimorchi ammodernati si prenda in considerazione l'installazione di apparecchiature che ne migliorano l'energia, come i dispositivi aerodinamici, che possono essere verificate in sede di controllo tecnico periodico e che dovrebbero figurare nel certificato di revisione di cui alla direttiva n. 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[7].

(9) Al fine di garantire che i conducenti dichiarino correttamente le prestazioni del rimorchio agganciato al veicolo a motore quando si avvalgono della riduzione degli oneri in base alle emissioni di CO_2, è necessario dimostrare ai funzionari incaricati dell'applicazione della normativa, su richiesta, la classe di emissione dell'insieme di veicoli, ovvero anche le prestazioni del rimorchio. In mancanza di tale dimostrazione, lo Stato membro avrebbe il diritto di imporre oneri sulla base della sola classe di emissione del veicolo a motore.

(10) Per garantire l'applicazione coerente della differenziazione degli oneri stradali in funzione delle emissioni di CO_2 è necessario modificare la direttiva 1999/37/CE del

---

[5] 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**, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj**).

[6] Regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO_2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1**, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj**).

[7] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51**, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj**).

Consiglio[8] per richiedere, quando figura sul certificato di conformità o sul certificato di omologazione individuale del veicolo, che l'indice di efficienza dei rimorchi sia riportato sul rispettivo certificato di immatricolazione. È importante garantire che i dati relativi all'efficienza dei rimorchi siano disponibili per lo scambio di informazioni tra Stati membri, come previsto dalla direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio[9].

~~(11) È inoltre opportuno modificare la direttiva 1999/62/CE al fine di tenere conto della nuova struttura del regolamento (UE) 2019/1242, come modificato da [aggiungere il riferimento una volta noto]. Le modifiche necessarie mirano a mantenere il significato attuale delle definizioni di veicolo a emissioni zero, di veicolo a basse emissioni, di emissioni di CO_2 di riferimento e di traiettoria di riduzione delle emissioni, e dovrebbero aggiornare quest'ultima al fine di armonizzarne l'applicabilità al suddetto regolamento dopo il 2030. È altresì opportuno che tali modifiche mantengano l'obbligo di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza e la data a decorrere dalla quale tale obbligo si applica. Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli già contemplati dal regolamento, è opportuno che tali modifiche, in particolare, chiariscano che tale obbligo si applica a decorrere dal 13 maggio 2023, vale a dire due anni dopo la data di pubblicazione della decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione[10], che specifica le emissioni di CO_2 di riferimento di tali sottogruppi di veicoli. Per garantire l'adozione tempestiva di tali modifiche rispetto alla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento (UE) 2019/1242, è opportuno fissare il termine di un anno per il recepimento nella legislazione nazionale.~~

(11) È opportuno chiarire e semplificare alcune disposizioni della direttiva 1999/62/CE per tenere conto delle modifiche del regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento europeo e del Consiglio[11] al regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio[12], e delle modifiche del regolamento (UE) 2022/1379 della Commissione[13] al regolamento (UE) 2017/2400 della

---

[8] Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57**, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj**).

[9] 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**).

~~[10] Decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO_2 per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO_2 di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO_2 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).~~

[11] 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 CO_2 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).

[12] 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 CO_2 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).

[13] 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 CO_2 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).

Commissione[14]. Le modifiche proposte riguardano le definizioni di emissioni di CO_2, veicoli a emissioni zero, veicoli pesanti a basse emissioni, gruppo di veicoli, traiettoria di riduzione delle emissioni e emissioni di CO_2 di riferimento, nonché l'articolo 7 octies bis e l'articolo 8, paragrafo 3, pur preservandone il significato originario.

(12) **La presente direttiva dovrebbe precisare il momento a partire dal quale si applica l'obbligo di differenziare gli oneri stradali in base alle emissioni di CO_2 per un sottogruppo di veicoli. Si riferisce pertanto alla pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento di un sottogruppo di veicoli adottate a norma 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 CO_2. Dopo la pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento è previsto un periodo di attuazione di sei mesi. Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli originariamente disciplinati da tale regolamento, 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 Commissione[15].**

(13) **La presente direttiva dovrebbe precisare la data a decorrere dalla quale si applicano gli adeguamenti delle emissioni di CO_2 di riferimento adottate a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242. Per attuare tale modifica è opportuno prevedere un periodo di sei mesi. Questa data dovrebbe essere la stessa in tutti gli Stati membri, al fine di garantire la parità di trattamento degli operatori dei trasporti che possiedono veicoli simili immatricolati per la prima volta nella stessa data, ma che sono stabiliti in Stati membri diversi. Con la decisione di esecuzione (UE) .../... della Commissione che adegua le emissioni di CO_2 di riferimento indicate nella decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione e che specifica la metodologia per definire i veicoli rappresentativi [*aggiungere il riferimento una volta noto*] sono state inoltre adeguate le emissioni di CO_2 di riferimento con applicazione dal periodo di riferimento 2025 per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH. La versione attuale della definizione di traiettoria di riduzione delle emissioni prevede che i valori adeguati si applichino a partire dal periodo di riferimento che ha inizio dopo la data di applicazione di tale atto. È pertanto opportuno che si applichino a decorrere dal 1º luglio 2026. Per evitare che il periodo di attuazione di sei mesi scada troppo presto dopo l'adozione della presente direttiva, lasciando un periodo insufficiente per l'attuazione, la data di applicazione del 1º luglio 2026 è espressamente mantenuta.**

---

[14] 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 CO_2 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).

[15] Decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO_2 per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO_2 di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO_2 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).

(14) **La presente direttiva dovrebbe preservare il significato della definizione di traiettoria di riduzione delle emissioni di cui alla direttiva 1999/62/CE, come modificata 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 CO_2 del 43 % per il 2030. Detta modifica incide sul gradiente della traiettoria di riduzione delle emissioni definita nella direttiva 1999/62/CE per gli anni fino al 2030 compreso. Fino a tale anno, pertanto, le soglie per alcune classi di emissione di CO_2 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 fissando nella direttiva 1999/62/CE un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 30 % per il 2030. In attesa dell'applicazione di tale modifica, è possibile che alcuni veicoli possano essere assegnati a una classe di emissione di CO_2 con una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 43 % per il 2030. Per garantire la parità di trattamento con i veicoli assegnati a una classe di emissione di CO_2 dopo l'adozione della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero riclassificare tali veicoli utilizzando una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 30 % per il 2030 entro due mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.**

(15) **La presente direttiva dovrebbe chiarire come assegnare alle classi di emissione di CO_2 i veicoli accompagnati dal file di informazioni per il cliente e immatricolati per la prima volta in data antecedente all'inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni. Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli con periodo di base 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 fare in modo che i veicoli nuovi siano accompagnati dal file di informazioni per il cliente rilasciato a norma dell'articolo 9 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 base per tale sottogruppo di veicoli, come stabilito nell'allegato I, punto 3.2, del regolamento (UE) 2019/1242. Il termine entro il quale i costruttori devono fare in modo che i veicoli nuovi di un sottogruppo di veicoli siano accompagnati dal file di informazioni per il cliente è fissato nell'articolo 24 del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione. Per tali sottogruppi di veicoli, il termine stabilito per i costruttori precede la data di inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni. La direttiva 1999/62/CE non indica come classificare nelle classi di emissione di CO_2 i veicoli immatricolati per la prima volta in data antecedente all'inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni. Gli Stati membri dovrebbero classificare in una classe di emissione di CO_2 i veicoli per i quali il proprietario è in grado di comprovare le relative emissioni di CO_2 nel file di informazioni per il cliente. Le soglie delle classi di emissione di CO_2 prima dell'inizio della traiettoria di riduzione delle emissioni corrispondono a quelle del primo anno della traiettoria di riduzione delle emissioni.**

(16) **La presente direttiva dovrebbe precisare in che modo assegnare i veicoli professionali alle classi di emissione di CO_2. 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, definendo i sottogruppi di veicoli professionali. 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) 2024/160, 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. I veicoli professionali non possono quindi essere riconosciuti come appartenenti a un sottogruppo professionale quando sono classificati in una classe di emissione di CO_2. 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.

(17) **La presente direttiva dovrebbe precisare in che modo assegnare i veicoli a emissioni zero ammodernati alle classi di emissione di CO_2. Il regolamento (UE) 2019/1242 fissa obiettivi per i costruttori volti a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi. Ai sensi di tale regolamento, i costruttori beneficiano in modo particolare dall'immissione sul mercato di veicoli a emissioni zero. La direttiva 1999/62/CE incentiva la domanda di detti veicoli concedendo oneri ridotti in base alla classe 5 di emissione di CO_2. Uno svantaggio effettivo dei veicoli a emissioni zero è che hanno un'autonomia inferiore rispetto a quella dei veicoli convenzionali. Per aumentare l'autonomia del veicolo, è possibile ammodernare i veicoli a emissioni zero sostituendo il pacco batterie con un generatore di carburante in modo da migliorarne l'autonomia. Tali veicoli ammodernati diventano quindi veicoli ibridi. Ai sensi della direttiva 1999/62/CE, i veicoli sono classificati in classi di emissione di CO_2 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 ammodernati continuerebbero a beneficiare di oneri ridotti in base alla classe 5 di emissione di CO_2, sebbene utilizzino un generatore di carburante. Questo trattamento determina tuttavia distorsioni nel mercato del trasporto di merci su strada, penalizzando gli operatori che utilizzano veicoli a emissioni zero non ammodernati, e non tiene conto delle effettive riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita dei veicoli ai fini del regolamento (UE) 2019/1242. Per fare sì che tutti i veicoli siano classificati in classi di emissione di CO_2 sulla base dei risultati dello strumento di simulazione VECTO, i veicoli a emissioni zero dotati di un motore alimentato a carburante dovrebbero pertanto essere trattati, a norma della direttiva 1999/62/CE, come appartenenti alla classe 1 di emissione di CO_2.**

(18) **La presente direttiva dovrebbe chiarire in che modo assegnare i veicoli dual-fuel alle classi di emissione di CO_2. L'articolo 24, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione impone ai costruttori di fornire il file di informazioni per il cliente per i veicoli dual-fuel a partire dal 1º gennaio 2024. Tuttavia alcuni veicoli dual-fuel sono stati immatricolati prima di detta 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 tariffe di pedaggio più favorevoli e possono subire uno svantaggio concorrenziale rispetto ai veicoli simili immatricolati in un momento successivo. I costruttori possono determinare le emissioni di CO_2 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 CO_2 del veicolo. La Commissione**

dovrebbe impedire l'uso di risultati di simulazione illegittimi supervisionando l'utilizzo di questa opzione da parte dei costruttori. Il costruttore che decide di avvalersi di tale opzione dovrebbe pertanto darne notifica alla Commissione. Gli Stati membri dovrebbero accettare tale documento soltanto se è ricevuto direttamente da un costruttore, se è redatto in formato digitale, in quanto meno soggetto a frodi, e se a tale costruttore è stata indirizzata una decisione favorevole della Commissione.

(19) **La presente direttiva dovrebbe sopprimere alcune disposizioni ormai superate. 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 che non sono ancora contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242. Le disposizioni rilevanti della direttiva 1999/62/CE sono l'articolo 2, paragrafo 1, punto 30), lettera b); l'articolo 2, paragrafo 1, punto 38), lettera b); l'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, terzo comma, e l'articolo 7 octies bis, paragrafo 7. Il regolamento (UE) 2024/1610 ha esteso l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 per allinearlo 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.**

(~~12~~**20**) È opportuno pertanto modificare di conseguenza le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 1999/62/CE

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 CO_2" di un veicolo pesante, le sue emissioni specifiche di CO_2 (gCO_2/t-km) di cui al punto 2.6.1 del relativo file di informazioni per il cliente se si tratta di un veicolo pesante, o le sue emissioni specifiche di CO_2 (gCO_2/p-km) di cui al punto 2.6.4 del relativo file di informazioni per il cliente se si tratta di un pullman o di un autobus, secondo la definizione dell'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 CO_2 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).;**

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

"a) un veicolo pesante a motore come definito all'articolo 3, punto 11, letter**a**~~e~~ a) ~~e~~ **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 CO_2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) n. 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).;

~~b~~**c**) ~~al punto 30, la lettera b)~~ **il punto 30)** è ~~sostituita dalla~~ **sostituito dal** seguente:

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

~~"b) un veicolo pesante di un gruppo di veicoli contemplati da un atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7, con emissioni di CO_2 inferiori al 50 % delle emissioni di CO_2 di riferimento del relativo gruppo di veicoli, diverso da un veicolo a emissioni zero;";~~

d) il punto 35) è sostituito dal seguente:

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

~~e~~**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 per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci ($ET_{sg,y}$), o per gli autobus e i pullman ($ETp_{sg,y}$), determinata conformemente all'allegato I, punto 5.1.2.1, del regolamento (UE) 2019/1242 e adeguata come segue:

(a) per gli anni Y ≤ 2030, l'obiettivo di riduzione di CO_2 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 $RETp_{sg,Y}$) è pari allo 0,7;";

~~"37) "traiettoria di riduzione delle emissioni", per il sottogruppo di veicoli (sg) e il periodo di riferimento di un anno (Y), vale a dire ETsg,Y, il prodotto del fattore di riduzione (RETsg,Y) delle emissioni annuali di CO_2 moltiplicato per le emissioni di CO_2 di riferimento (rCO2sg) del sottogruppo (sg), vale a dire ETsg,Y = RETsg,Y x rCO2sg; RETsg,Y è determinato conformemente all'allegato I, punto 5.1, del regolamento (UE) 2019/1242;";~~

~~d~~**f**) il punto 38) è sostituito dal seguente:

"38) "emissioni di CO_2 di riferimento", le emissioni di CO_2 di riferimento quali definite all'articolo 3, punto 1), del regolamento (UE) 2019/1242;";

~~"38) "emissioni di CO_2 di riferimento":~~

~~a) per i sottogruppi di veicoli disciplinati dal regolamento (UE) 2019/1242, l'importo calcolato secondo la formula di cui all'allegato I, punto 3, di tale regolamento;~~

~~b) per un gruppo di veicoli disciplinato da un atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7, le emissioni di CO_2 di riferimento ivi specificate, corrispondenti al valore medio di tutte le emissioni di CO_2 dei veicoli appartenenti a tale gruppo di veicoli, indicato in conformità al regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio(6) per il primo periodo di riferimento, che decorrerà dalla data in cui l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione dei veicoli appartenenti a tale gruppo, che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400, è vietata in conformità all'articolo 24 del regolamento (UE) 2017/2400;";~~

~~e~~**g)** sono aggiunti i punti seguenti:

"42) "rimorchio", un rimorchio quale definito all'articolo 3, punto 17), del regolamento (UE) 2018/858 rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione **(***)**;

43) "semirimorchio", un rimorchio che risponde alla definizione di semirimorchio di cui all'articolo 3, punto 33, del regolamento (UE) 2018/858 rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione.";

*** Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1º agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO_2, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145**, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).";

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

a) al paragrafo 1, il secondo, terzo e quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

"Gli Stati membri applicano tale differenziazione ai sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 **entro sei mesi dalla pubblicazione delle** ~~in base alle~~ emissioni di CO_2 di riferimento **di tali sottogruppi di veicoli adottate** ~~pubblicate~~ a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, di tale regolamento. 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 il 13 maggio 2023.

Gli Stati membri applicano ~~Se adeguate a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242,~~ le emissioni di CO_2 di riferimento **come adeguate a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242**~~si applicano~~ **a decorrere dal primo giorno del sesto mese successivo alla loro pubblicazione. 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 CO_2 di riferimento adeguate a norma del regolamento di esecuzione (UE).../... della Commissione [*aggiungere riferimento una volta noto*] a decorrere dal 1º luglio 2026.** ~~a decorrere dall'inizio del periodo di riferimento successivo.~~

~~In deroga al secondo comma, per le classi di emissione di CO_2 1, 4 e 5 di cui al paragrafo 2 del presente articolo, tale differenziazione si applica ai gruppi di veicoli contemplati dagli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 7 al~~

~~più tardi due anni dopo la loro adozione. La differenziazione, che deve basarsi sulle emissioni di CO_2 di riferimento ivi specificate, si applica fino alla pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento per i sottogruppi di veicoli in questione a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242. A decorrere dalla pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242, gli Stati membri applicano tali emissioni di CO_2 di riferimento invece di quelle indicate a norma del paragrafo 7 e la differenziazione per i sottogruppi di veicoli in questione si applica a tutte le classi di emissione.~~";

b) **al paragrafo 2, sono aggiunti i commi seguenti:**

"Gli Stati membri riclassificano i veicoli che sono stati classificati nella classe 2 o 3 di emissione di CO_2 con una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 43 % per il 2030, utilizzando invece una traiettoria di riduzione delle emissioni basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del 30 % per il 2030 entro il [data di entrata in vigore della presente direttiva + due mesi].

Gli Stati membri considerano ammissibili alla classificazione in una classe di emissione di CO_2 tutti i veicoli per i quali l'utente della strada può comprovare le emissioni di CO_2 in un file di informazioni per il cliente rilasciato a norma dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400. Se la data della prima immatricolazione di un veicolo è antecedente all'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 per 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 CO_2 ai veicoli a emissioni zero dotati di 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 CO_2.

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 CO_2 di un veicolo dual-fuel, quale definito all'articolo 3, punto 21), del regolamento (UE) 2017/2400, dopo la sua data di produzione, se questa data è antecedente al 1º gennaio 2024. Il costruttore che intende avvalersi di detta possibilità ne dà notifica alla Commissione, che decide se tale costruttore può utilizzare lo strumento di simulazione ai fini di cui al presente paragrafo. Per quanto riguarda la classificazione di un veicolo in una classe di emissione di CO_2, gli Stati membri accettano la simulazione prodotta dai costruttori come prova delle emissioni di CO_2 del veicolo, a condizione che il costruttore invii loro i risultati della simulazione direttamente e in formato digitale unitamente alla decisione della Commissione indirizzata a tale costruttore.";

~~b~~**c**) **il paragrafo 7 è soppresso;** ~~al paragrafo 7, il primo comma è sostituito dal seguente:~~

~~"La Commissione adotta atti di esecuzione per specificare le emissioni di CO_2 di riferimento per i gruppi di veicoli diversi dai sottogruppi 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH.";~~

3) è inserito l'articolo seguente:

"*Articolo 7 octies quater*

1. Fino al 30 giugno 2030, nell'applicare l'articolo 7 octies bis gli Stati membri possono tenere conto dell'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO_2 dell'insieme quando collegati a un veicolo a motore. A decorrere dal 1º luglio 2030 devono tenere conto di tale effetto.

Se uno Stato membro applica il primo comma, sulla classe di emissione di CO_2 dell'insieme di veicoli di cui all'articolo 7 octies bis, paragrafo 2, incide la classe di rimorchi del rimorchio trainato conformemente all'allegato VIII.

2. Uno Stato membro che applichi il primo comma e, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), imponga oneri specifici per insiemi di veicoli che non sono conformi ai pesi massimi e/o alle dimensioni massime di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE del Consiglio*, a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, di tale direttiva può applicare una riduzione degli oneri stradali agli insiemi di veicoli che impiegano almeno un rimorchio assegnato a una classe di rimorchi conformemente all'allegato VIII della presente direttiva.

L'importo della riduzione dell'onere stradale può corrispondere alla riduzione concessa agli insiemi di veicoli che sono conformi ai pesi massimi e/o alle dimensioni massime.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato a norma dell'articolo 9 quinquies al fine di modificare l'allegato VIII per determinare le soglie dell'indice di efficienza ivi stabilite o per adeguarle al progresso tecnico. La prima determinazione delle soglie deve basarsi sull'efficienza media del parco rimorchi al momento della pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento di tali veicoli e sul potenziale di miglioramento dell'efficienza dei rimorchi, tenendo conto della differenza di potenziale tra semirimorchi e altri rimorchi.

Per i rimorchi delle classi 1 e 2 indicati nella tabella dell'allegato VIII, la Commissione adotta un atto delegato che determina le soglie dell'indice di efficienza al più tardi un anno dopo la pubblicazione delle emissioni di CO_2 di riferimento dei rimorchi a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242.

La ~~Per i rimorchi della~~ classe ~~3~~ **di rimorchi 3, indicata** ~~indicati~~ nella tabella dell'allegato VIII, **si applica ai rimorchi a emissioni zero come definiti all'articolo 3, punto 11), lettera c), del regolamento (UE) 2019/1242 e conformi alla soglia dell'indice di efficienza per tale classe.** ~~applicabile ai rimorchi dotati di un dispositivo che contribuisce attivamente alla loro propulsione, privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni sono inferiori a 5 g CO2/kWh, la~~**La** Commissione adotta un atto delegato che determina le soglie dell'indice di efficienza una volta disponibili i valori legalmente certificati concernenti tali rimorchi.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato a norma dell'articolo 9 quinquies al fine di modificare l'allegato VIII per definire una

metodologia atta a determinare l'assegnazione a una classe di rimorchi dei rimorchi che sono stati ammodernati con apparecchi che ne migliorano l'efficienza energetica, in particolare per i rimorchi che sono stati immatricolati, venduti o messi in circolazione prima della data di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362.

4. Ai fini del controllo degli apparecchi di cui al paragrafo 3, quarto comma, gli Stati membri si avvalgono del punto 10 (altre informazioni) dell'allegato II della direttiva 2014/45/UE**.

---

* 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).

** Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).";

4) all'articolo 7 undecies, paragrafo 2 bis, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Qualora un conducente o, se del caso, l'operatore dei trasporti o il fornitore del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) non sia in grado di dimostrare la classe di emissione del veicolo ai fini dell'articolo 7 octies, paragrafo 2, dell'articolo 7 octies bis e dell'articolo 7 octies ter, il pedaggio o i diritti di utenza imposti dagli Stati membri possono raggiungere il livello più alto applicabile. Qualora un conducente o, se del caso, l'operatore dei trasporti o il fornitore del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) non sia in grado di dimostrare la classe di emissione dell'insieme di veicoli ai fini dell'articolo 7 octies quater, il pedaggio o i diritti di utenza imposti dagli Stati membri possono basarsi sulla classe di emissione del veicolo a motore.";

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

"3. Nel caso dei sistemi comuni 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~~**6**) all'articolo 9 quinquies, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 9 sexies per modificare la presente direttiva in relazione all'allegato 0, le formule di cui allegato III bis, punti 4.1 e 4.2 e gli importi indicati nelle tabelle degli allegati III ter e III quater onde adeguarli al progresso scientifico e tecnico, nonché le soglie dell'indice di efficienza indicate nella tabella dell'allegato VIII al fine di determinarle o di adeguarle al progresso tecnico.";

~~6~~**7**) all'articolo 11, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli a norma dell'articolo 7 octies, 7 octies bis, 7 octies ter o 7 octies quater;";

~~7~~**8**) il testo che figura nell'allegato della presente direttiva è aggiunto come allegato VIII.

Articolo 2

Modifica della direttiva (UE) 2019/520

Nell'allegato I della direttiva (UE) 2019/520, la parte I è sostituita dalla seguente:

"Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	**M/O[1]**	**Osservazioni**
Numero di immatricolazione	M	
Numero di telaio/Numero di identificazione del veicolo (VIN)	M	
Stato membro di immatricolazione	M	
Marca	M	(D.1[2]) per esempio Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	M	(D.3) per esempio Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	M	(J) per esempio ciclomotori, moto, auto
Categoria di emissione EURO	M	per esempio Euro 4, Euro 6
Classe di emissione di CO_2	O	applicabile ai veicoli pesanti
Data di riclassificazione	O	applicabile ai veicoli pesanti
CO_2 in g/tkm	O	applicabile ai veicoli pesanti
Per grandi volumi: sì/no	O	applicabile ai rimorchi
Indice di efficienza – in base alle tonnellate-chilometro (-)...	O	applicabile ai rimorchi
Indice di efficienza – in base ai m³-chilometro (-)...	O	applicabile ai rimorchi
Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico del veicolo	M	

(1)
M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.
(2)
Codice armonizzato dell'Unione, cfr. la direttiva 1999/37/CE.".

Articolo 3

Modifica della direttiva 1999/37/CE

Nell'allegato I della direttiva 1999/37/CE, al punto (V) "emissioni gas di scarico" sono aggiunti i punti seguenti:

"(V.11) Indice di efficienza:

– nel caso dei rimorchi non per grandi volumi, l'indice di efficienza in base alle tonnellate-chilometro, laddove indicato al punto 49.11.2 del certificato di conformità

quale definito nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione* o al punto 49.11.2 del certificato di omologazione individuale del veicolo quale definito nell'appendice 1 dell'allegato III di tale regolamento;

– nel caso dei rimorchi per grandi volumi, l'indice di efficienza in base ai m^3-chilometro, laddove indicato al punto 49.11.3 del certificato di conformità quale definito nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione o al punto 49.11.3 del certificato di omologazione individuale del veicolo quale definito nell'appendice 1 dell'allegato III di tale regolamento.

La dicitura "per grandi volumi" figura al punto 49.10 del certificato di conformità dei rimorchi pesanti quale definito nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione o al punto 49.10 del certificato di omologazione individuale del veicolo quale definito nell'appendice 1 dell'allegato III di tale regolamento.

(V.12) Classe di rimorchi determinata a norma dell'articolo 7 octies quater della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

---

* Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la 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 (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1**, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**).".

Articolo 4

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre [un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

   Le disposizioni 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 disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 5

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*