

Bruxelles, 17 dicembre 2025
(OR. en)

16977/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0423 (COD)**

**TRANS 657
AVIATION 188
MAR 177
CLIMA 611
COMPET 1373
ENV 1409
ENER 692
ECOFIN 1769
IND 631
CODEC 2165**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	17 dicembre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il calcolo dei crediti di emissioni per i veicoli pesanti per i periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 784 final.

All.: COM(2025) 784 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 16.12.2025
COM(2025) 784 final

2025/0423 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il calcolo dei crediti di emissioni per i veicoli pesanti per i periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il regolamento (UE) 2019/1242¹ definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi. Apporta così un contributo fondamentale al conseguimento degli obiettivi fissati nella normativa europea sul clima, tra cui il conseguimento della neutralità climatica entro il 2050 e la riduzione del 55 % delle emissioni di CO₂ in tutti i settori dell'economia entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Il settore automobilistico, che è di fondamentale importanza per l'economia dell'UE, rappresentandone oltre il 7 % del PIL, dà lavoro – direttamente o indirettamente, nei settori manifatturiero, delle vendite, della manutenzione, della costruzione e dei servizi connessi ai trasporti – a circa 13 milioni di europei. Tale settore è attualmente oggetto di una trasformazione strutturale che implica cambiamenti nelle tecnologie pulite e digitali. I livelli di emissioni di CO₂ offrono certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori nella catena del valore, in modo da rendere possibile questa trasformazione strutturale e lasciare tempo sufficiente per una transizione equa verso veicoli a zero emissioni.

Il regolamento dispone a intervalli di cinque anni la riduzione delle emissioni medie annue di CO₂ prodotte dai veicoli pesanti nuovi dell'intero parco veicoli dell'UE. A partire dal 2025, l'obiettivo di ridurre il CO₂ del 15 % rispetto ai valori del 2019 si applica a ciascun periodo di riferimento per il periodo 2025-2029 per gli autocarri pesanti con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 16 t. Successivamente, a partire dal 2030, si applicherà un obiettivo di riduzione del CO₂ del 43 % che interesserà un gruppo più esteso di veicoli pesanti, vale a dire gli autocarri con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile > 5 t e gli autobus con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile > 7,5 t. Per il conseguimento di quest'ultimo obiettivo occorre che, tra i veicoli nuovi immatricolati di un costruttore, vi sia una quota significativa di veicoli a emissioni zero (ad esempio veicoli elettrici a batteria).

Ogni anno, sulla base dell'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE, si determinano le emissioni medie di CO₂ e l'obiettivo specifico per le emissioni di CO₂ di ciascun costruttore per valutarne le prestazioni nel conseguimento dei rispettivi obiettivi.

Il regolamento (UE) 2019/1242 consente ai costruttori di ottenere crediti di emissioni se le loro emissioni specifiche di CO₂ sono inferiori alla traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂, ossia alla traiettoria lineare tra gli obiettivi applicabili all'inizio di due periodi quinquennali successivi. Tali crediti di emissione possono quindi essere utilizzati ai fini della conformità in una fase successiva.

Questa modifica mirata offre ai costruttori una maggiore flessibilità per quanto riguarda gli obiettivi in materia di CO₂: consente loro di ottenere un maggior numero di crediti di emissioni prima del 2030 e agevola la conformità nel periodo a partire da tale anno, mantenendo nel contempo gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂. Altre eventuali

¹ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

modifiche del regolamento in questione esulano completamente dall'ambito di applicazione e dagli obiettivi della presente proposta. La necessità di tali modifiche può essere valutata, se del caso, nel contesto della prossima revisione del regolamento. Onde preservare la certezza e la prevedibilità normative, è indispensabile che questa flessibilità aggiuntiva sia concordata tra il Parlamento europeo e il Consiglio in modo rapido e tempestivo. La Commissione collaborerà in modo costruttivo con i legislatori al fine di garantire che il processo legislativo relativo alla presente proposta ne preservi pienamente l'oggetto essenziale senza alcuna distorsione.

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

La presente proposta non modifica le norme sostanziali del regolamento (UE) 2019/1242 e mantiene i suoi obiettivi. Risponde alle preoccupazioni espresse nell'UE dal settore automobilistico, offrendo ai costruttori maggiore flessibilità nel conformarsi agli obiettivi fissati dal regolamento.

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

Il regolamento (UE) 2021/1119 (normativa europea sul clima)² istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica nell'UE entro il 2050. Dispone di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'UE di almeno il 55 % (rispetto ai livelli del 1990) entro il 2030 e in linea con gli obiettivi di riduzione stabiliti dalla normativa europea sul clima, il regolamento (UE) 2019/1242 fissa obiettivi di riduzione delle emissioni per i veicoli pesanti.

La Commissione ha inoltre proposto una modifica della normativa europea sul clima che sancisce l'obiettivo di riduzione del 90 % entro il 2040. Sia il Consiglio che il Parlamento europeo hanno definito le loro posizioni sul fascicolo, attualmente in fase di codecisione.

L'attuale proposta non modifica gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ e non riduce le ambizioni generali sui livelli di emissioni di CO₂. Introduce una flessibilità aggiuntiva per consentire ai costruttori di veicoli pesanti di rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2030, mantenendo nel contempo la certezza e la prevedibilità per gli investitori lungo la catena del valore.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Ai sensi dell'articolo 191 e dell'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, l'Unione europea deve contribuire al perseguimento, tra l'altro, dei seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente; promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici. Sulla base dell'articolo 192 TFUE, l'Unione ha già adottato politiche per affrontare il problema delle emissioni di CO₂ dei

² Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

veicoli pesanti nel regolamento (UE) 2019/1242 e nella sua prima modifica mediante il regolamento (UE) 2024/1610³.

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

La presente iniziativa è coerente con il principio di sussidiarietà. La modifica del regolamento (UE) 2019/1242 tesa a garantire questa flessibilità aggiuntiva non può essere realizzata dagli Stati membri.

- **Proporzionalità**

La proposta è coerente con il principio di proporzionalità, poiché si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, offrendo nel contempo ai costruttori di veicoli una maggiore flessibilità in termini di conformità, pur mantenendo il livello di ambizione degli obiettivi.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta modifica il regolamento (UE) 2019/1242 limitatamente all'offerta di ulteriore flessibilità per i periodi di adempimento. Dovrebbe pertanto assumere la stessa forma di atto, ossia un regolamento.

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 proposta non richiede alcuna valutazione, in quanto concede ai costruttori di veicoli unicamente una flessibilità provvisoria per il rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2030.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha tenuto discussioni intense e approfondite con i costruttori e i portatori di interessi della catena del valore del settore automobilistico nel corso di riunioni bilaterali e di riunioni ad alto livello sui veicoli pesanti che si sono svolte nel terzo e quarto trimestre del 2025.

- **Assunzione e uso di perizie**

La proposta è stata elaborata a seguito di un processo di esame interno degli obblighi vigenti e si basa sull'esperienza acquisita nell'attuazione della legislazione pertinente, compreso il processo annuale di monitoraggio della conformità dei costruttori rispetto alle emissioni di CO₂.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta riguarda modifiche mirate del regolamento (UE) 2019/1242 tese a offrire ai costruttori un'ulteriore flessibilità temporanea nell'adempimento dei propri obblighi di

³ Regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 maggio 2024, che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, modifica il regolamento (UE) 2018/858 e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (GU L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

conformità, senza alterare il livello di ambizione degli obiettivi. Di conseguenza non è stata effettuata alcuna valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Rispetto al regolamento attuale non ci si aspetta che la proposta aumenterà i costi amministrativi. Essa, inoltre, non comporta un aumento della complessità del quadro giuridico.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea⁴. In particolare contribuisce a promuovere l'obiettivo di un livello elevato di tutela ambientale secondo il principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La scheda finanziaria legislativa che illustra l'incidenza sulle risorse di bilancio, umane e amministrative è stata allegata alla proposta che ha portato all'adozione del regolamento (UE) 2019/1242 e del suo riesame più recente per mezzo del regolamento (UE) 2024/1610.

5. ALTRI ELEMENTI

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

Poiché con la presente proposta la sostanza delle norme resta invariata, la valutazione dell'attuazione rimane la stessa della proposta che ha portato all'adozione del regolamento (UE) 2019/1242 nella versione modificata dal regolamento (UE) 2024/1610.

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

L'articolo 1, paragrafo 1, del presente regolamento modifica:

- l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2019/1242 al fine di specificare le norme rivedute per determinare i crediti di emissioni;
- l'allegato I del regolamento (UE) 2019/1242 al fine di introdurre le formule necessarie al suo punto 5.2, attuando la modifica dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a).

⁴ Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391).

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il calcolo dei crediti di emissioni per i veicoli pesanti per i periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁵,
visto il parere del Comitato delle regioni⁶,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ definisce gli obiettivi in materia di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi, che costituiscono un elemento fondamentale del quadro dell'Unione volto a ridurre entro il 2030 le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 e a conseguire la neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050.
- (2) Il regolamento (UE) 2019/1242 impone ai costruttori obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ via via più restrittivi, che garantiscono certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori lungo la catena del valore, lasciando tempo sufficiente per una transizione equa. È pertanto fondamentale mantenere invariato il livello degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ stabiliti a norma del regolamento (UE) 2019/1242.
- (3) Al fine di agevolare il rispetto degli obiettivi applicabili a partire dal 2030, in considerazione del ritardo nella realizzazione dell'infrastruttura pubblica di ricarica lungo le autostrade per i veicoli pesanti, i costruttori dovrebbero poter generare

⁵ GU C , , ELI: .

⁶ GU C , , ELI: .

⁷ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 ([G U L 111 del 25.4.2019, pag. 13](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

maggiori crediti di emissioni prima del 2030, il che potrebbe anche incentivare una diffusione anticipata dei veicoli pesanti a emissioni zero.

- (4) È pertanto opportuno che solo durante i periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029 i costruttori ottengano crediti di emissioni quando le loro emissioni specifiche di CO₂ sono inferiori agli obiettivi di emissioni di CO₂ anziché alla traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂.
- (5) Tenendo conto del fatto che la diffusione di autobus urbani a emissioni zero è già in fase avanzata e che il loro utilizzo non è influenzato negativamente dall'eventuale mancanza di sviluppo dell'infrastruttura pubblica di ricarica lungo le autostrade, questa modifica non dovrebbe applicarsi agli autobus urbani.
- (6) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire offrire ai costruttori di veicoli maggiore flessibilità per conseguire la conformità mantenendo invariato il livello di ambizione per quanto riguarda gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma possono, in ragione della portata e degli effetti dell'azione, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/1242,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 2019/1242 è così modificato:

- (1) all'articolo 7, paragrafo 1, la lettera a) è così modificata:

"a) la differenza tra la traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ di cui al paragrafo 2 per il periodo di riferimento del 2025 e le emissioni specifiche medie di CO₂ di tale costruttore per gli anni dal 2025 al 2029; e la differenza tra la traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ per i periodi di riferimento degli anni diversi da quelli dal 2025 al 2029 e le emissioni specifiche medie di CO₂ di tale costruttore per lo stesso periodi di riferimento; se la differenza è un valore positivo ("crediti di emissioni"); o";

- (2) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEMA FINANZIARIA E DIGITALE LEGISLATIVA

1.	CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA	3
1.1.	Titolo della proposta/iniziativa	3
1.2.	Settore/settori interessati	3
1.3.	Obiettivi	3
1.3.1.	Obiettivi generali.....	3
1.3.2.	Obiettivi specifici	3
1.3.3.	Risultati e incidenza previsti	3
1.3.4.	Indicatori di prestazione	3
1.4.	La proposta/iniziativa riguarda:	4
1.5.	Motivazione della proposta/iniziativa	4
1.5.1.	Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa.....	4
1.5.2.	Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.	4
1.5.3.	Insegnamenti tratti da esperienze analoghe.....	4
1.5.4.	Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti	5
1.5.5.	Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione	5
1.6.	Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria	6
1.7.	Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti.....	6
2.	MISURE DI GESTIONE	8
2.1.	Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni	8
2.2.	Sistema o sistemi di gestione e di controllo	8
2.2.1.	Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti.....	8
2.2.2.	Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli	8
2.2.3.	Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto tra costi del controllo e valore dei fondi gestiti) e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura).....	8
2.3.	Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità.....	9
3.	INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA.....	10

3.1.	Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate.....	10
3.2.	Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti.....	12
3.2.1.	Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi.....	12
3.2.1.1.	Stanziamenti dal bilancio votato.....	12
3.2.1.2.	Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne.....	17
3.2.2.	Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi.....	22
3.2.3.	Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi.....	24
3.2.3.1.	Stanziamenti dal bilancio votato.....	24
3.2.3.2.	Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne.....	24
3.2.3.3.	Totale degli stanziamenti.....	24
3.2.4.	Fabbisogno previsto di risorse umane.....	25
3.2.4.1.	Finanziamento a titolo del bilancio votato.....	25
3.2.4.2.	Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne.....	26
3.2.4.3.	Fabbisogno totale di risorse umane.....	26
3.2.5.	Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali.....	28
3.2.6.	Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale.....	28
3.2.7.	Partecipazione di terzi al finanziamento.....	28
3.3.	Incidenza prevista sulle entrate.....	29
4.	DIMENSIONI DIGITALI.....	29
4.1.	Prescrizioni di rilevanza digitale.....	30
4.2.	Dati.....	30
4.3.	Soluzioni digitali.....	31
4.4.	Valutazione dell'interoperabilità.....	31
4.5.	Misure a sostegno dell'attuazione digitale.....	32

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 al fine di introdurre una flessibilità aggiuntiva per i costruttori di veicoli pesanti nuovi per quanto riguarda il calcolo dei crediti di emissioni nei periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029

1.2. Settore/settori interessati

Politica in materia di clima

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

I livelli di emissioni di CO₂ offrono certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori nella catena del valore del settore automobilistico, lasciando tempo sufficiente per una transizione equa. La proposta di modifica mira a offrire ai costruttori ulteriore flessibilità nel conformarsi all'obiettivo in materia di emissioni di CO₂ per il 2030, lasciando invariato il livello di ambizione.

1.3.2. Obiettivi specifici

La proposta riguarda modifiche mirate del regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti per offrire ai costruttori maggiore flessibilità: prevede la possibilità di ottenere un maggior numero di crediti di emissioni negli anni precedenti al 2030 da poter utilizzare a fini della conformità negli anni successivi.

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Se la modifica sarà adottata, nei periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029 i costruttori otterranno crediti di emissioni quando le loro emissioni specifiche di CO₂ saranno inferiori agli obiettivi di CO₂ anziché alla traiettoria di riduzione delle emissioni.

1.3.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Monitoraggio della conformità dei costruttori rispetto alle emissioni di CO₂ nel periodo 2025-2030.

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione;
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁸;
- la proroga di un'azione esistente;
- la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione.

⁸ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa

La proposta di modifica mira a offrire ai costruttori ulteriore flessibilità nel conformarsi agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂, mantenendo nel contempo il livello di ambizione complessivo degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per il periodo dal 2025 al 2040.

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

I cambiamenti climatici rappresentano un problema transfrontaliero, che non può essere risolto unicamente con un'azione nazionale o locale. Il coordinamento dell'azione per il clima deve essere svolto a livello europeo e l'intervento dell'UE è giustificato per motivi di sussidiarietà. Data la necessità di modificare il regolamento (UE) 2019/1242 per offrire maggiore flessibilità in relazione ai periodi di adempimento, gli obiettivi della presente iniziativa non possono essere conseguiti dagli Stati membri.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

La proposta si basa sulla legislazione vigente che garantirà una costante riduzione delle emissioni di CO₂ di veicoli pesanti nuovi del parco dell'UE.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti

Non sono necessarie risorse supplementari.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

Non sono necessarie risorse supplementari.

1.6. Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria

Durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA;
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento.

Durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti⁹

Gestione diretta a opera della Commissione:

- a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione;
- a opera delle agenzie esecutive.

Gestione concorrente con gli Stati membri.

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla Banca europea per gli investimenti e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico, nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi o persone incaricati di attuare azioni specifiche della politica estera e di sicurezza comune a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea e indicati nel pertinente atto di base;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro o di diritto dell'Unione stabiliti in uno Stato membro e idonei ad essere incaricati, conformemente alla normativa settoriale, dell'esecuzione di fondi dell'Unione o delle garanzie di bilancio, nella misura in cui tali organismi sono controllati da organismi di diritto pubblico o da organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico e sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie, sotto forma di responsabilità in solido da parte degli organismi di controllo o di garanzie finanziarie equivalenti, che possono essere limitate, per ciascuna azione, all'importo massimo del sostegno dell'Unione.

⁹ Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Osservazioni

Non sono necessarie risorse supplementari.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Non viene introdotta alcuna modifica delle disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni, in quanto il sistema attuale consente di monitorare anche l'applicazione dell'ulteriore flessibilità proposta.

2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

La proposta non attua un programma finanziario, ma introduce maggiore flessibilità sul piano della conformità dei costruttori di veicoli pesanti agli obiettivi in materia di emissioni di CO₂. Modalità di gestione, meccanismi di attuazione dei finanziamenti, modalità di pagamento e strategia di controllo in relazione ai tassi di errore non sono applicabili.

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

La presente proposta non riguarda un programma di spesa. Un controllo efficiente dei dati di immatricolazione dei veicoli è essenziale per garantire la certezza del diritto nell'applicazione della legislazione e per assicurare parità di condizioni tra i diversi costruttori.

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto tra costi del controllo e valore dei fondi gestiti) e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

L'iniziativa non comporta nuovi controlli/rischi significativi che non siano coperti da un quadro di controllo interno già esistente. Non è prevista nessuna misura specifica oltre l'applicazione del regolamento finanziario.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Oltre all'applicazione del regolamento finanziario per prevenire frodi e irregolarità, l'ulteriore flessibilità per adempiere gli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ introdotta dalla presente proposta sarà abbinata al monitoraggio e alla comunicazione di diverse serie di dati, come previsto dal regolamento (UE) 2019/1242.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

Non sono necessarie risorse supplementari. L'iniziativa continuerà ad essere gestita dall'équipe attuale.

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ¹⁰	di paesi EFTA ¹¹	di paesi candidati e potenziali candidati ¹²	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	Diss./Non diss.	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

¹⁰ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

¹¹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

¹² Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito.

3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	
---	--------	--

DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ¹³							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	

¹³ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <...> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	
---	--------	--

DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
Stanziamenti operativi						
Linea di bilancio	Impegni	(1a)				0,000
	Pagamenti	(2a)				0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)				0,000
	Pagamenti	(2b)				0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ¹⁴						
Linea di bilancio		(3)				0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <...>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁴ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

DG: <.....>			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ¹⁵							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <....> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁵ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per le rubriche da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative" ¹⁶				
DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
• Risorse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <....>	Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
• Risorse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <....>	Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁶ Gli stanziamenti necessari dovrebbero essere determinati utilizzando i dati relativi ai costi medi annuali riportati nella pagina web specifica di BUDGpedia.

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	-------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7	Impegni	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <...> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	
---	--------	--

DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)					0,000
	Pagamenti	(2a)					0,000
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					0,000
	Pagamenti	(2b)					0,000
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ¹⁷							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti per la DG <....>	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <....> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁷ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
• TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per le rubriche da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamenti	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative" ¹⁸
---	----------	--------------------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
• Risorse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Altre spese amministrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <....>	Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021- 2027
• Risorse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁸

Gli stanziamenti necessari dovrebbero essere determinati utilizzando i dati relativi ai costi medi annuali riportati nella pagina web specifica di BUDGpedia.

• Altre spese amministrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG <...>	Stanziamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	-------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE QFP 2021-2027
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7	Impegni	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi (da non compilarsi per le agenzie decentrate)

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati	↓	Tipo ¹⁹	Costo medio	Anno 2024		Anno 2025		Anno 2026		Anno 2027		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. sezione 1.6)						TOTALE			
				RISULTATI																N. totale	Costo totale
				z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo		
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ²⁰ ...																					
- Risultato																					

¹⁹ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

²⁰ Come descritto nella sezione 1.3.2. "Obiettivi specifici".

- Risultato																	
- Risultato																	
Totale parziale obiettivo specifico 1																	
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																	
- Risultato																	
Totale parziale obiettivo specifico 2																	
TOTALE																	

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito.

3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato

STANZIAMENTI VOTATI	Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Esclusa la RUBRICA 7					
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito.

3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno (ETP)²¹

STANZIAMENTI VOTATI	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)				
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegazioni UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (ricerca indiretta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (ricerca diretta)	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)	0	0	0	0
• Personale esterno (in ETP)				
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)	0	0	0	0

²¹ Specificare sotto alla tabella quanti ETP nel numero indicato sono già assegnati alla gestione dell'azione e/o possono essere riassegnati all'interno della DG e qual è il fabbisogno netto.

Linea di sostegno amministrativo [XX.01.YY.YY]	- in sede	0	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - ricerca indiretta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - ricerca diretta)		0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - rubrica 7		0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - esclusa la rubrica 7		0	0	0	0
TOTALE		0	0	0	0

Personale necessario per l'attuazione della proposta (in ETP):

	Da coprire con il personale attualmente disponibile presso i servizi della Commissione	Personale supplementare eccezionale*		
		Da finanziare a titolo della rubrica 7 o della ricerca	Da finanziare a titolo della linea BA	Da finanziare mediante diritti
Posti della tabella dell'organico			N/D	
Personale esterno (AC, END, INT)				

Descrizione dei compiti da svolgere da parte di:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

3.2.5. *Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali*

Obbligatorio: nella tabella che segue deve essere riportata la stima migliore degli investimenti connessi a tecnologie digitali derivanti dalla proposta/iniziativa.

In via eccezionale, qualora necessario per l'attuazione della proposta/iniziativa, nella linea designata devono figurare gli stanziamenti a titolo della rubrica 7.

Gli stanziamenti a titolo delle rubriche da 1 a 6 devono figurare come "Spese informatiche per la politica per i programmi operativi". Questa spesa si riferisce al bilancio operativo da utilizzarsi per il riutilizzo/acquisto/sviluppo di piattaforme/strumenti informatici direttamente connessi all'attuazione dell'iniziativa e ai relativi investimenti (ad esempio licenze, studi, archiviazione dei dati ecc.). Le informazioni fornite nella presente tabella devono essere coerenti con i dati riportati nella sezione 4, "Dimensioni digitali".

TOTALE stanziamenti per fini digitali e informatici	Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	

RUBRICA 7					
Spese informatiche (istituzionali)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Esclusa la RUBRICA 7					
Spese informatiche per la politica per i programmi operativi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Non sono necessarie risorse supplementari. L'iniziativa continuerà ad essere gestita dall'équipe attuale.

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

N/D

- comporta una revisione del QFP.

N/D

3.2.7. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da parte di terzi.
- prevede il cofinanziamento da parte di terzi indicato di seguito:

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento					
TOTALE stanziamenti cofinanziati					

3.3. *Incidenza prevista sulle entrate*

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate
 - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche.

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ²²			
		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
Articolo					

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la linea o le linee di spesa interessate.

N/D

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

N/D

4. DIMENSIONI DIGITALI

La proposta non include alcuna dimensione digitale.

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

La proposta introduce una flessibilità per consentire ai costruttori di ottenere crediti di emissioni quando le loro emissioni specifiche di CO₂ sono inferiori agli obiettivi di emissioni di CO₂ anziché alla traiettoria di riduzione delle emissioni di CO₂ nel periodo 2025-2029. Di conseguenza non presenta implicazioni digitali né implica miglioramenti dell'attuazione attraverso strumenti digitali.

4.2. Dati

N/D

4.3. Soluzioni digitali

N/D

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

N/D

4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale

N/D

²² Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.