

**Bruxelles, 18 dicembre 2025
(OR. en)**

17010/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0420 (COD)**

**CLIMA 617
ENV 1417
TRANS 661
MI 1083
COMPET 1377
CODEC 2172**

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
n. doc. Comm.:	COM(2025) 995 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga la direttiva 1999/94/CE

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 995 final.

All.: COM(2025) 995 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga la direttiva 1999/94/CE

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} -
{SWD(2025) 1059 final}

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

L'UE riconosce che i cambiamenti climatici costituiscono una minaccia esistenziale strettamente legata alla sicurezza globale, alla pace e allo sviluppo sostenibile. La lotta ai cambiamenti climatici è un'opportunità per rendere l'UE più competitiva e indipendente allo stesso tempo. L'UE si è impegnata a ridurre le sue emissioni nette di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e a conseguire la neutralità climatica entro il 2050. La Commissione ha inoltre proposto una modifica della normativa europea sul clima che sancisce l'obiettivo di riduzione del 90 % entro il 2040¹. Sia il Consiglio che il Parlamento europeo hanno definito le rispettive posizioni sul fascicolo, attualmente in fase di codecisione.

Le politiche di decarbonizzazione sono un potente motore di crescita se opportunamente integrate con le politiche industriali, economiche, commerciali e di concorrenza, come spiegato nella bussola per la competitività² e nel patto per l'industria pulita³.

Tagliare le emissioni di CO₂ generate dal trasporto su strada è fondamentale per conseguire la neutralità climatica. Nel 2023 rappresentavano circa il 30 % delle emissioni nette complessive di CO₂ dell'UE (e il 24 % delle emissioni di gas a effetto serra) e sono tuttora superiori a quelle del 1990.

Il regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi (furgoni)⁴ è un elemento essenziale del paniere di misure dell'UE volte a decarbonizzare il trasporto su strada. Il regolamento indica la via per una transizione graduale verso veicoli a zero emissioni e garantisce certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori lungo la catena del valore, lasciando un lasso di tempo sufficiente per una transizione equa.

Il settore automobilistico dell'UE rappresenta mille miliardi di EUR di PIL e un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo nell'UE. Da esso dipende, direttamente o indirettamente, l'occupazione di tre milioni di europei nel settore manifatturiero. Attualmente il settore sta attraversando una trasformazione globale e strutturale, collegata alla duplice transizione pulita e digitale, e si trova ad affrontare seri problemi di competitività.

Nel gennaio 2025 la Commissione ha avviato un dialogo strategico con il settore per affrontare tali problemi ed elaborare strategie e soluzioni concrete per fare sì che questo settore chiave abbia un futuro solido in Europa. Il dialogo è confluito nel piano d'azione

¹ Commissione, Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) 2021/1119 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica (COM(2025) 524 final del 2.7.2025).

² Comunicazione della Commissione europea: "Bussola per la competitività dell'UE", COM(2025) 30 final del 29.1.2025;

³ Comunicazione della Commissione europea: "Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione", COM(2025) 85 final del 26.2.2025.

⁴ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

industriale per il settore automobilistico europeo⁵, che stabilisce misure concrete per contribuire alla competitività globale dell'industria automobilistica dell'UE e al mantenimento di una solida base produttiva in Europa attraverso interventi in cinque settori chiave: 1) innovazione e digitalizzazione; 2) mobilità pulita; 3) competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento; 4) competenze e dimensione sociale; 5) parità di condizioni e contesto imprenditoriale.

Per conseguire l'obiettivo il piano d'azione introduce circa 50 azioni faro. Tra queste figurano il riesame del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e il riesame della direttiva sull'etichettatura delle autovetture⁶ per migliorare la disponibilità di informazioni per i consumatori e favorire scelte sostenibili in linea con gli obiettivi climatici e ambientali dell'UE.

Per conformarsi al regolamento, che fissa obiettivi in materia di emissioni di CO₂ che diventano più rigorosi nel corso del tempo, è necessario accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni, in quanto gli altri strumenti esistenti per ridurre le emissioni di CO₂ hanno un impatto limitato e da soli non bastano a conseguire gli obiettivi attuali e futuri. Se da un lato è fondamentale che gli obiettivi continuino a incentivare la transizione verso la mobilità a zero emissioni e a garantire certezza e prevedibilità per gli investimenti, dall'altro la mancanza di flessibilità nel ciclo di conformità, associata ai notevoli cambiamenti della situazione economica e normativa mondiale, può creare un rischio di non conformità per i costruttori di veicoli.

Occorre rafforzare la neutralità tecnologica, poiché l'attuale quadro legislativo rischia di limitare l'innovazione e lo sviluppo continui di tecnologie diverse dai gruppi propulsori a zero emissioni, che possono essere utili per casi d'uso specifici e/o per una fase di transizione. A causa degli ostacoli alla diffusione di furgoni a zero emissioni, che determinano una mancanza di domanda nel breve termine, i costruttori di veicoli commerciali leggeri sono particolarmente messi alla prova. Per rendere più competitivo e sostenibile il settore automobilistico europeo è opportuno favorire lo sviluppo di autovetture elettriche di piccole dimensioni prodotte nell'UE fornendo incentivi specifici.

È inoltre necessario garantire che i consumatori ricevano informazioni chiare e armonizzate sulle prestazioni ambientali delle autovetture nuove e di quelle vendute sul mercato dell'usato dai concessionari. A tal fine occorre etichettare tutti i tipi di autovetture, compresi i veicoli a zero emissioni, così da facilitare decisioni di acquisto informate e sostenere la transizione verso una mobilità a zero emissioni.

In tale contesto, la proposta punta a un approccio più flessibile e tecnologicamente neutro, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato, mantenendo nel contempo la rotta verso la neutralità climatica e mantenendo la prevedibilità per i fabbricanti e gli investitori nella transizione equa verso la mobilità a zero emissioni. Le misure previste:

- 1) offrono ai costruttori una maggiore flessibilità per conseguire gli obiettivi in materia di CO₂;

⁵ Comunicazione della Commissione europea: "Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo", COM(2025) 95 final del 5.3.2025.

⁶ Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

- 2) migliorano la neutralità tecnologica dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂;
- 3) mantengono il contributo dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ verso il conseguimento degli obiettivi climatici fissati nella normativa europea sul clima;
- (4) mantengono la prevedibilità per i costruttori e gli investitori nella catena del valore della mobilità a zero emissioni;
- (5) aiutano i potenziali acquirenti di veicoli a zero emissioni, fornendo loro informazioni adeguate, con ricadute positive sulla conformità dei costruttori ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂.

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

La proposta è coerente con gli obiettivi della normativa europea sul clima, conformemente all'articolo 6, paragrafo 4, di tale regolamento. La proposta è in linea con altre politiche dell'UE in materia di clima, energia e trasporti, tra cui:

- il regolamento (UE) 2023/1804, che garantisce un'infrastruttura adeguata per i combustibili alternativi in tutta l'UE, al quale si affianca lo strumento per le infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIF) per i progetti di infrastrutture di ricarica. Il piano d'azione dell'UE per le infrastrutture di rete e il futuro atto legislativo sulla modernizzazione delle reti mirano a integrare in modo efficiente la mobilità elettrica, mentre il piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili punta a ridurre i costi di ricarica. Una proposta sulla decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali farà crescere la domanda di veicoli a zero emissioni;
- il regolamento sulle materie prime critiche, che promuove una catena del valore sostenibile delle batterie, attraverso l'approvazione di progetti strategici per garantire l'approvvigionamento di materie prime. La normativa sull'industria a zero emissioni nette promuove la sostenibilità e la resilienza e rafforza la capacità di produzione dell'UE di tecnologie a zero emissioni nette, come le batterie. Lo sviluppo della catena di approvvigionamento delle batterie sarà ulteriormente sostenuto dal Battery Booster. Atti di prossima promulgazione, come l'atto legislativo su un acceleratore industriale, punteranno a mantenere la produzione europea di componenti chiave per i veicoli elettrici venduti nell'UE, subordinando il sostegno pubblico a favore del settore automobilistico a criteri di resilienza e sostenibilità. Tali criteri sono un potente strumento per sostenere l'industria automobilistica europea. L'atto legislativo su un acceleratore industriale dovrebbe anche introdurre un'etichetta indicante l'intensità di carbonio dei prodotti industriali, e parametri per la dicitura "prodotto nell'UE". Sarà importante tenere conto di questi sviluppi ove necessario, per garantire l'applicazione di metodologie coerenti. Lo stesso vale per l'indicazione "prodotto nell'UE" per le auto elettriche di piccole dimensioni;
- l'ETS2 che favorisce la transizione verso i veicoli a zero emissioni attraverso la fissazione del prezzo del carbonio;
- il regolamento sulla condivisione degli sforzi, che rimane centrale per la strategia dell'UE per la riduzione delle emissioni, il quale prevede per il 2030 un obiettivo di riduzione del 40 % rispetto al 2005 per i settori non coperti dal sistema ETS e l'adeguamento, da parte degli Stati membri, dei bilanci nazionali e delle flessibilità di pari passo con il monitoraggio, da parte dell'Unione, dei progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi climatici.

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

L'Europa ha definito un insieme di regole ambizioso per arrivare a un'economia climaticamente neutra entro il 2050. Il patto per l'industria pulita è volto a fare dell'UE un luogo competitivo e attraente in cui produrre, anche per i settori ad alta intensità energetica, e a promuovere le tecnologie pulite e nuovi modelli di business circolari per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione concordati. La loro attuazione rafforzerà inoltre l'indipendenza energetica dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili.

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 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri mediante il regolamento (UE) 2019/631, in vigore dal 1° gennaio 2020, e per fornire ai consumatori informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove offerte in vendita o in leasing mediante la direttiva 1999/94/CE.

- **Sussidiarietà**

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero rispetto al quale l'azione coordinata dell'UE può integrare e rafforzare efficacemente l'azione nazionale, regionale e locale. L'azione dell'UE è giustificata dal principio di sussidiarietà, in linea con l'articolo 191 del trattato di Lisbona.

Poiché i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli e le prescrizioni in materia di etichettatura delle autovetture sono fissati a livello dell'UE, gli obiettivi della presente iniziativa possono essere conseguiti solo a livello dell'Unione.

- **Proporzionalità**

La presente proposta rispetta il principio di proporzionalità dato che si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE in modo efficace in termini di costi, garantendo allo stesso tempo equità e integrità ambientale.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta prevede una modifica del regolamento (UE) 2019/631, ragion per cui un regolamento è l'unico strumento giuridico appropriato.

Per quanto riguarda l'etichettatura dei veicoli, la proposta abroga e sostituisce la direttiva 1999/94/CE. Alla luce dei risultati della valutazione, delle principali modifiche necessarie da apportare alle norme vigenti e dell'obiettivo di migliorare il funzionamento del mercato interno, un regolamento costituisce lo strumento giuridico appropriato per sostituire la direttiva, in quanto prevede disposizioni chiare, dettagliate e direttamente applicabili. Garantisce inoltre che gli obblighi giuridici siano attuati simultaneamente e in modo armonizzato in tutta l'Unione.

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**

I portatori di interessi concordano in linea di massima sulla necessità di portare avanti gli sforzi di decarbonizzazione dell'UE e sul fatto che l'elettrificazione sarà fondamentale per la transizione e il futuro della competitività del settore automobilistico dell'UE. Alcuni sostengono tuttavia che l'attuale quadro normativo dell'UE sia troppo rigido e che rischi di creare problemi ai costruttori di veicoli durante la transizione. È pertanto opportuno attenuare tali rischi.

Dalla valutazione della direttiva sull'etichettatura delle autovetture è emerso che, sebbene abbia almeno in parte conseguito l'obiettivo iniziale di informare i consumatori in merito alle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, diversi fattori limitano le scelte dei consumatori e il suo potenziale impatto. La rilevanza della direttiva diminuirà ulteriormente con il diffondersi dei veicoli a zero emissioni, in merito ai quali finora sono state fornite informazioni molto limitate e inadeguate, e con il sempre maggiore affidamento che i potenziali acquirenti di veicoli fanno sulle piattaforme digitali per raccogliere informazioni prima dell'acquisto.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha individuato diversi importanti gruppi di portatori di interessi da consultare, tra cui gli Stati membri (autorità nazionali e regionali), i costruttori di veicoli, i fornitori di componenti e materiali, i fornitori di carburante ed energia, gli acquirenti di veicoli (privati, imprese, società di gestione di parchi veicoli), le ONG ambientaliste, dei trasporti e dei consumatori e le parti sociali.

Per raccogliere le loro osservazioni la Commissione ha pubblicato un invito a presentare contributi e una consultazione pubblica online tenutasi dal 7 luglio al 10 ottobre 2025. Ha inoltre organizzato riunioni con le associazioni di settore che rappresentano i costruttori di veicoli e i fabbricanti di componenti e i fornitori di energia, tenuto riunioni bilaterali con le autorità degli Stati membri, le parti sociali e le ONG e ha invitato i portatori di interessi a presentare documenti di sintesi.

Sono pervenute 963 risposte all'invito a presentare contributi per la revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e 39 risposte all'invito a presentare contributi per la revisione della direttiva sull'etichettatura delle autovetture⁷. La consultazione pubblica online, condotta sul sito web EU Survey⁸, era incentrata tanto sulla revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri quanto sulla revisione della direttiva sull'etichettatura delle autovetture. Sono pervenute 1115 risposte, di cui 859 (il 77 %) da cittadini dell'UE, 120 (l'11 %) da società o imprese – di cui 57 (il 5 %) da PMI – 76 (il 7 %) da associazioni di imprese, 14 (l'1 %) da organizzazioni non governative e il resto da istituzioni accademiche, organizzazioni dei consumatori e sindacati.

Nelle risposte i portatori di interessi hanno espresso opinioni molto variegata in merito ai livelli obiettivo di CO₂. Alcuni Stati membri, autorità locali, ONG ambientaliste, esponenti

⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revisione-delle-norme-dell'UE-sulle-etichettatura-delle-autovetture_it

⁸ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_it

del mondo accademico e il settore dell'energia elettrica ritengono necessario avere politiche stabili. D'altro canto, la maggior parte degli altri esponenti del settore e una campagna di mobilitazione civica ritengono irraggiungibili gli obiettivi per il 2035 a causa di una diffusione più lenta del previsto dei veicoli a zero emissioni. I rappresentanti del settore hanno complessivamente chiesto di riconoscere ai combustibili rinnovabili sostenibili e ai veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) un ruolo nell'ambito del regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂, così da aumentare la flessibilità e la neutralità tecnologica, mentre le ONG e le autorità pubbliche hanno espresso, perlopiù, il parere opposto. I portatori di interessi del settore hanno anche chiesto maggiore flessibilità nell'uso delle ammende, proponendone l'applicazione come meccanismo di sostegno piuttosto che come misura punitiva. I cittadini e le ONG sono complessivamente favorevoli all'uso delle entrate per sostenere i lavoratori, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e le misure sul versante della domanda.

Una netta maggioranza dei portatori di interessi si è dichiarata favorevole all'armonizzazione e alla semplificazione dell'etichettatura dei veicoli e all'aggiunta di informazioni specifiche all'etichetta per quanto riguarda i veicoli a zero emissioni, ma non di altre informazioni supplementari non prontamente disponibili, come il costo totale di proprietà. La maggior parte dei portatori di interessi ritiene importante estendere l'etichetta anche ai furgoni nuovi. Le organizzazioni dei consumatori hanno chiesto di estendere l'ambito di applicazione dell'etichetta alle autovetture usate.

- **Assunzione e uso di perizie**

La valutazione quantitativa dell'impatto economico, sociale e ambientale delle opzioni strategiche prese in considerazione si è basata su una serie di scenari messi a punto per il modello PRIMES. Tale analisi è stata integrata dall'applicazione di altri strumenti di modellizzazione, quali GEM-E3 e E3ME e il modello JRC DIONE.

I dati di monitoraggio relativi alle emissioni di gas a effetto serra e ad altre caratteristiche del parco veicoli leggeri nuovi sono stati ricavati dai dati annuali di monitoraggio comunicati dagli Stati membri e raccolti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) a norma del regolamento (UE) 2019/631.

Ulteriori informazioni sono state raccolte mediante contratti di prestazioni di servizi commissionati a contraenti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

La Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto, che presenta un'analisi dettagliata. Nella valutazione la Commissione ha esaminato la coerenza dell'iniziativa con gli obiettivi della normativa europea sul clima, conformemente all'articolo 6, paragrafo 4, di tale regolamento.

Sono state esaminate diverse opzioni strategiche raggruppate in tre categorie principali: i) obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i furgoni e diverse flessibilità che facilitano la conformità (combustibili rinnovabili sostenibili, OVC-HEV, conformità pluriennale, supercrediti per le autovetture elettriche di piccole dimensioni); ii) sostegno finanziario ricavato dalle ammende; iii) etichettatura dei veicoli.

L'opzione prescelta è costituita da una combinazione di opzioni relative agli obiettivi e alle flessibilità, che prevede una maggiore flessibilità e neutralità tecnologica, mantenendo nel contempo un segnale forte per gli investimenti nella mobilità a zero emissioni a lungo

termine. Per quanto riguarda l'etichettatura dei veicoli, l'opzione prescelta è quella che copre la più ampia gamma di veicoli usati.

L'opzione prescelta per quanto riguarda gli obiettivi di emissioni di CO₂ e le flessibilità presenta risvolti positivi per i costruttori nel periodo 2030-2034. Inoltre, pur mantenendo gli obiettivi di riduzione del 100 % per il 2035, rafforza la neutralità tecnologica, riconoscendo un ruolo ai veicoli OVC-HEV e ai combustibili rinnovabili sostenibili dopo il 2035. In questo modo stimolerà la prosecuzione degli investimenti e dello sviluppo di tecnologie diverse dai gruppi propulsori a zero emissioni, che possono essere utili per casi d'uso specifici e/o per una fase di transizione, eventualmente rendendo più competitivi alcuni costruttori europei in altri mercati. Come indicato nella valutazione, gli impatti energetici e climatici dell'opzione prescelta sono limitati, in particolare a causa delle misure di salvaguardia integrate. Ne consegue che l'iniziativa è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE per il 2050, con l'obiettivo climatico per il 2030 e con i progressi in materia di adattamento.

L'opzione prescelta per quanto riguarda gli obiettivi in materia di CO₂ e le flessibilità comporta alcuni costi aggiuntivi totali del sistema (costi del capitale, del carburante e altri costi operativi), senza per questo determinare cambiamenti significativi rispetto allo scenario di base.

Secondo le previsioni, la flessibilità normativa prevista dall'iniziativa dovrebbe rafforzare la competitività a breve termine. L'opzione prescelta comprende elementi volti a conseguire il necessario equilibrio tra la flessibilità normativa e una maggiore neutralità tecnologica, da un lato, e il mantenimento della prevedibilità e della stabilità del segnale a lungo termine per favorire i veicoli a zero emissioni, dall'altro.

L'opzione prescelta per l'etichettatura dei veicoli fornirà ai potenziali acquirenti di veicoli a zero emissioni informazioni più adeguate e garantirà che l'armonizzazione della struttura dell'etichetta a livello dell'UE si traduca in un'effettiva semplificazione e si applichi in modo equo a tutti i veicoli usati. L'armonizzazione elimina la necessità di sviluppare una struttura nazionale delle etichette, con conseguenti risparmi sui costi per le autorità nazionali.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

In linea con l'impegno della Commissione a legiferare meglio, la proposta è stata preparata in uno spirito di inclusione, sulla base della trasparenza e del coinvolgimento continuo dei portatori di interessi.

Rispetto al regolamento attuale non ci si aspetta che la proposta aumenterà i costi amministrativi causati dalla legislazione. 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 europea. Nello specifico contribuisce all'obiettivo di un livello elevato di tutela dell'ambiente conformemente al principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta⁹.

⁹ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

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) 2019/631 e del suo riesame più recente per mezzo del regolamento (UE) 2023/851.

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) 2019/631 nella versione modificata dal regolamento (UE) 2023/851.

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

L'articolo 1 contiene le seguenti proposte di modifica:

- l'articolo 1, punto 1, modifica l'articolo 1 del regolamento al fine di ridimensionare l'obiettivo UE di riduzione delle emissioni di CO₂ per tutti i furgoni per il 2030, portandolo dal 50 % al 40 % rispetto al 2021 e l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ per tutte le autovetture e i furgoni per il 2035, portandolo dal 100 % al 90 %. Aggiunge inoltre l'etichettatura dei veicoli all'oggetto del regolamento;
- l'articolo 1, punto 2, modifica l'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento per precisare che tutti i veicoli a zero emissioni di categoria N (compresi i veicoli N1 e N2) la cui massa senza la batteria è inferiore a 2 840 kg sono effettivamente presi in considerazione nel valutare la conformità agli obiettivi per le emissioni di CO₂ stabiliti nel presente regolamento. Estende inoltre l'ambito di applicazione all'etichettatura dei veicoli;
- l'articolo 1, punto 3, modifica l'articolo 3 del regolamento per chiarire la definizione di "massa di prova" e introdurre definizioni pertinenti alle disposizioni in materia di etichettatura dei veicoli;
- l'articolo 1, punto 4, modifica l'articolo 4 del regolamento al fine di introdurre la conformità pluriennale; l'articolo 1, punto 7, modifica l'articolo 6 del regolamento e l'articolo 1, punto 9, modifica l'articolo 8 del regolamento per introdurre importanti modifiche;
- l'articolo 1, punto 5, modifica l'articolo 5 del regolamento per introdurre supercrediti per i veicoli elettrici di piccole dimensioni prodotti nell'UE;
- l'articolo 1, punto 6, introduce nuove disposizioni sul ruolo di determinati combustibili rinnovabili sostenibili;
- l'articolo 1, punto 6, introduce nuove disposizioni sul ruolo dell'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE;
- l'articolo 1, punti 10 e 14 introduce nel regolamento i nuovi articoli 15 bis e 15 ter e un nuovo allegato III bis, che stabiliscono le norme per l'etichettatura dei veicoli.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga la direttiva 1999/94/CE

(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 europeo¹⁰,

visto il parere del Comitato delle regioni¹¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio (normativa europea sul clima) l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo vincolante di raggiungere la neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050, portando così a zero le emissioni nette entro tale data, e formulato il proposito di conseguire successivamente emissioni negative; ha inoltre stabilito un traguardo intermedio vincolante dell'Unione in materia di clima per il 2030 e previsto la fissazione di un altro traguardo intermedio per il 2040.
- (2) Per centrare l'obiettivo della neutralità climatica è fondamentale, tra le altre cose, garantire e sostenere la competitività e la resilienza dell'industria europea, delineare percorsi di transizione basati sulle migliori tecnologie disponibili dal punto di vista della sicurezza, della scalabilità e dell'efficacia in termini di costi, porre maggiormente l'accento sulla transizione giusta, garantire una concorrenza leale con i partner internazionali e decarbonizzare il sistema energetico, valorizzando tutte le soluzioni energetiche a zero e a basse emissioni di carbonio.
- (3) Con il patto per l'industria pulita e il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo l'Unione ha creato le condizioni per portare a termine con successo la transizione, concentrandosi sia sulla decarbonizzazione sia sul rinnovamento industriale, grazie anche a meccanismi di sostegno per l'industria europea, requisiti di contenuto minimo prodotto nell'UE per le celle delle batterie e i

¹⁰ GU C [...], [...].

¹¹ GU C [...], [...].

componenti presenti nei veicoli elettrici venduti nell'Unione, un migliore accesso ai finanziamenti pubblici e privati, condizioni di parità a livello mondiale e condizioni chiare che consentano l'adozione e la diffusione di tecnologie pulite, al fine di rafforzare la competitività industriale e l'innovazione nell'Unione.

- (4) Il settore automobilistico è uno dei pilastri dell'economia dell'Unione e si trova a un punto di svolta critico, in cui deve far fronte a una feroce concorrenza globale e a profonde trasformazioni strutturali legate alla decarbonizzazione e alla digitalizzazione. Il percorso verso la mobilità a zero emissioni richiede un approccio integrato che combini la riduzione delle emissioni di CO₂, la competitività industriale, l'equità sociale e la leadership tecnologica. Per fare sì che questa trasformazione renda più competitivo il settore automobilistico dell'Unione, mantenendone nel contempo le ambizioni ambientali e sociali, il 5 marzo 2025 la Commissione ha adottato il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo.
- (5) I veicoli commerciali leggeri sono acquistati e utilizzati in un contesto professionale. Per alcuni casi d'uso specifici possono esistere ostacoli a breve termine alla diffusione di veicoli a zero emissioni in tale segmento. È pertanto opportuno adeguare l'obiettivo per le emissioni di CO₂ di tali veicoli per il 2030, affinché i costruttori possano continuare a investire, in particolare nella transizione verso veicoli a zero emissioni.
- (6) Promuovere lo sviluppo e la produzione di autovetture elettriche di piccole dimensioni nell'UE consentirà ai consumatori di accedere alla mobilità pulita a prezzi abbordabili e renderà più competitivo e sostenibile il settore automobilistico europeo. È pertanto opportuno favorire lo sviluppo di autovetture elettriche di piccole dimensioni prodotte nell'UE, fornendo incentivi sotto forma di crediti di CO₂ ai costruttori che immettono tali veicoli sul mercato dell'Unione.
- (7) Sebbene sia essenziale continuare a incentivare la transizione verso una mobilità a zero emissioni e creare certezza e prevedibilità per tali investimenti attraverso gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂, la mancanza di flessibilità normativa può creare difficoltà per i costruttori di veicoli se limita le loro opzioni di conformità. È pertanto opportuno sostenere un approccio tecnologicamente neutro prevedendo flessibilità normativa per le tecnologie non a zero emissioni.
- (8) Per fornire ulteriore flessibilità, nel periodo dal 2030 al 2032 i costruttori dovrebbero garantire che le emissioni specifiche medie di CO₂ dei loro veicoli non superino un obiettivo per le emissioni calcolato come la media dei loro obiettivi specifici annui per le emissioni nel periodo in questione. La conformità di ciascun costruttore agli obiettivi dovrebbe essere valutata al termine del periodo. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere calcolate di conseguenza.
- (9) L'obiettivo di riduzione delle emissioni per l'intero parco veicoli per il 2035 è ridotto dal 100 % al 90 %, purché le restanti emissioni siano compensate dall'uso di crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio o per i combustibili rinnovabili sostenibili.
- (10) È opportuno fissare un limite per l'uso di crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio o per i combustibili rinnovabili sostenibili al fine di mantenere gli investimenti nella catena del valore a zero emissioni. Consentendo di compensare le emissioni fino al 10 % dell'obiettivo per l'intero parco veicoli fissato nel 2021 per il 2035, tali crediti, combinati con l'obiettivo di ridurre le emissioni del 90 %, sono in linea con l'obiettivo generale della neutralità climatica.

- (11) Nel 2035 e successivamente ogni cinque anni la Commissione dovrebbe valutare l'efficacia del regolamento, in modo da mantenere l'allineamento all'obiettivo vincolante della neutralità climatica entro il 2050 stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ("normativa europea sul clima").
- (12) È opportuno riconoscere le riduzioni delle emissioni derivanti dai combustibili rinnovabili sostenibili nei livelli di prestazione in materia di CO₂, così da offrire ulteriore flessibilità ai costruttori e sostenere gli investimenti nello sviluppo della catena del valore dei combustibili rinnovabili sostenibili. Tali combustibili continueranno a svolgere un ruolo nella decarbonizzazione dei trasporti. Al fine di sostenere le tecnologie innovative, l'attuale quadro istituito dalla direttiva (UE) 2018/2001 comprende obiettivi vincolanti per l'uso di biocarburanti avanzati nei trasporti. Seppur lentamente, l'attuazione del quadro procede. Per la fine del 2026 è prevista una revisione della direttiva (UE) 2018/2001 che valuterà i progressi compiuti e la necessità di un aggiornamento del futuro quadro sulla bioeconomia.
- (13) La promozione dell'acciaio a basse emissioni di carbonio è fondamentale per centrare gli obiettivi climatici e nel contempo rafforzare la competitività industriale e l'autonomia strategica dell'Unione. Poiché il settore automobilistico è una delle filiere principali in cui viene utilizzato l'acciaio, è opportuno incentivare l'uso di acciaio a basse emissioni di carbonio nella produzione dei veicoli per creare un mercato guida. Pertanto, dopo il 2035, per compensare le emissioni di CO₂ dei loro veicoli nuovi che non sono già state compensate con l'uso di combustibili rinnovabili sostenibili, i costruttori dovrebbero potersi avvalere di crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE.
- (14) Per offrire maggiore certezza ai costruttori di veicoli commerciali leggeri, è opportuno prevedere un adeguamento tecnico della formula che adatta l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore in funzione della massa media di prova del parco veicoli dell'UE.
- (15) Dalla valutazione della direttiva sull'etichettatura delle autovetture è emerso che vi è una mancanza di armonizzazione tra gli Stati membri, che con le norme vigenti i potenziali acquirenti di veicoli a zero e a basse emissioni, furgoni e veicoli di seconda mano non sono adeguatamente informati, e che i consumatori fanno sempre più affidamento su strumenti digitali, mentre le norme attuali sono incentrate sui punti vendita fisici e prevedono una guida e un poster cartacei. Occorre pertanto rivedere e aggiornare la direttiva 1999/94/CE.
- (16) È opportuno che l'etichetta del veicolo riporti informazioni pertinenti per i veicoli a zero emissioni così da consentire ai potenziali acquirenti di prendere decisioni di acquisto informate. Tale etichetta non dovrebbe essere disponibile solo per le autovetture nuove, ma anche per i furgoni e i veicoli usati, in modo da informare adeguatamente anche i potenziali acquirenti di questi veicoli.
- (17) L'etichetta per i singoli veicoli dovrebbe riportare le informazioni più significative presenti sul certificato di conformità. Dovrebbe inoltre permettere ai consumatori di accedere a informazioni supplementari. In futuro, con l'evolversi dei requisiti tecnici, del monitoraggio e della comunicazione e dei dati disponibili, i consumatori potrebbero accedere a informazioni supplementari riguardanti le prestazioni dei veicoli ibridi ricaricabili in funzione della misura in cui gli utenti optano per la guida in modalità elettrica.

- (18) Poiché gli acquirenti di veicoli fanno sempre più affidamento su strumenti digitali, e per consentire ai consumatori di confrontare diversi modelli, anche di costruttori diversi, le informazioni su tutti i modelli per i quali sono immessi nuovi veicoli sul mercato dell'Unione dovrebbero essere messe a disposizione in una banca dati dei prodotti.
- (19) I requisiti di etichettatura dei veicoli dovrebbero applicarsi ai costruttori e ai rivenditori di veicoli o a qualsiasi altra persona fisica o giuridica che mette a disposizione i veicoli sul mercato nel corso di un'attività commerciale, escludendo così i privati che vendono occasionalmente un'autovettura usata.
- (20) I requisiti di etichettatura dei veicoli dovrebbero essere integrati nel regolamento (UE) 2019/631 per garantire che siano applicati in maniera coerente e armonizzata in tutta l'Unione.
- (21) Al fine di stabilire metodologie per determinare i criteri in base ai quali un'autovettura possa essere considerata "prodotta nell'UE" e l'acciaio essere considerato a basse emissioni di carbonio e allo scopo di modificare l'allegato relativo all'etichettatura dei veicoli, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per tenere conto degli sviluppi tecnologici e legislativi, nonché degli sviluppi relativi all'informazione dei consumatori. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (22) Per garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda la definizione di norme e procedure dettagliate per il monitoraggio e la comunicazione, da parte dei costruttori, di tutti i dati necessari per il calcolo dei crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio e dei dettagli operativi della banca dati dei prodotti per l'etichettatura dei veicoli. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (23) 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, e armonizzare e aggiornare i requisiti di etichettatura dei veicoli, 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.
- (24) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/631,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Modifiche del regolamento (UE) 2019/631

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

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) al paragrafo 5, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 40 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.";

b) il paragrafo 5 bis è sostituito dal seguente:

"A decorrere dal 1° gennaio 2035 si applicano gli obiettivi seguenti per l'intero parco veicoli dell'UE:

a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 90 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente all'allegato I, parte A, punto 6.1.3;

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 90 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente all'allegato I, parte B, punto 6.1.3.";

c) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

"7. Il presente regolamento stabilisce le norme sull'etichettatura dei veicoli per garantire che le informazioni pertinenti relative alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri offerti in vendita o in leasing nell'Unione siano messe a disposizione dei potenziali acquirenti.";

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 1, lettera b), il testo dopo il punto e virgola è sostituito dal seguente:

"a decorrere dal 1° gennaio 2025, ai fini del presente regolamento e fatti salvi il regolamento (UE) 2018/858 e il regolamento (CE) n. 715/2007, i veicoli a zero emissioni di categoria N sono considerati veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento se la differenza tra la massa di riferimento e la massa del sistema di stoccaggio dell'energia non supera 2 840 kg.";

b) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"5. Gli articoli 15 bis e 15 ter del presente regolamento si applicano a tutti i veicoli delle categorie M1 e N1, come definite all'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/858, offerti in vendita o in leasing nell'Unione e omologati conformemente alla procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale di cui al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione."

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera l) è sostituita dalla seguente:

"l) "massa di prova" o "TM" (*test mass*): la massa di prova di un'autovettura o veicolo commerciale leggero, come indicata nel certificato di conformità e definita al punto 3.2.25 del regolamento ONU n. 154";

b) sono aggiunte le seguenti lettere da n) a r):

"n) "veicolo a zero emissioni": un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico di 0 g di CO₂/km, determinate conformemente alla procedura di omologazione UE applicabile;

o) "etichetta del veicolo": presentazione grafica, in formato cartaceo o elettronico, conforme alle prescrizioni del presente regolamento;

p) "punto vendita": luogo in cui i veicoli sono esposti o offerti in vendita o in leasing ai potenziali clienti, comprese le fiere commerciali in cui i veicoli sono presentati al pubblico;

q) "materiale promozionale": qualsiasi tipo di informazione in formato cartaceo o elettronico, online o offline, usata per la vendita o il leasing di veicoli o per la commercializzazione, pubblicizzazione o promozione dei veicoli offerti in vendita o in leasing al grande pubblico o a un potenziale cliente;

r) "modello di veicolo": gruppo di veicoli appartenenti allo stesso tipo, alla stessa variante e alla stessa versione, come specificato nell'allegato I, parte B, del regolamento (UE) 2018/858.";

4) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 1, lettera c), è aggiunta la frase seguente:

"A decorrere dal 2035 il costruttore provvede inoltre affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ non superino la somma dei suoi crediti per i combustibili di cui all'articolo 5 bis e dei suoi crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio di cui all'articolo 5 ter.";

b) il paragrafo 1 bis è sostituito dal seguente:

"1 bis. In deroga al paragrafo 1, per i periodi che comprendono gli anni civili dal 2025 al 2027 e gli anni civili dal 2030 al 2032, il costruttore, anche laddove sia membro di un raggruppamento, provvede affinché le sue emissioni specifiche medie di CO₂ in tali periodi non superino l'obiettivo specifico per le emissioni per i medesimi periodi.

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

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

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

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Supercrediti per i veicoli a zero emissioni di piccole dimensioni

1. Fino al 2034, ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie annue di CO₂ del costruttore, ciascun nuovo veicolo a zero emissioni di categoria M1 classificato come veicolo elettrico di piccole dimensioni in linea con l'allegato I, parte A, punto 2.4, del regolamento (UE) 2018/858 e prodotto nell'UE conta come 1,3 veicoli.
2. Per ciascun anno civile e per ciascun nuovo veicolo a zero emissioni di categoria M1 ogni Stato membro registra e comunica alla Commissione, nell'ambito degli obblighi stabiliti all'articolo 7, se tale veicolo è classificato come veicolo elettrico di piccole dimensioni conformemente all'allegato I, parte A, punto 2.4, del regolamento (UE) 2018/858 e se è prodotto nell'UE, nonché il valore dei parametri che determinano la conformità.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura è considerata "prodotta nell'Unione europea".
3. Il paragrafo 1 non si applica ai costruttori che hanno costituito un raggruppamento, a meno che tutti i costruttori membri di un raggruppamento non siano parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.";
- 6) sono inseriti i seguenti articoli 5 bis e 5 ter:

"Articolo 5 bis

Ruolo dei combustibili rinnovabili sostenibili

1. A decorrere dal 2035, per compensare le emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati in un determinato anno civile la Commissione calcola, per ciascun costruttore, i crediti per i combustibili sulla base della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra conseguita con l'uso dei combustibili di cui al paragrafo 2 e determinata conformemente all'allegato I, parte A, punto 7, e parte B, punto 7. I crediti per i combustibili sono calcolati tenendo conto della quantità di tali combustibili immessa sul mercato dell'Unione per il trasporto su strada e dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra di tali combustibili, calcolata conformemente agli articoli 29 bis e 31 della direttiva (UE) 2018/2001 e comunicata nella banca dati dell'Unione istituita a norma dell'articolo 31 bis della medesima direttiva, della quantità di carburanti per il trasporto su strada usati nelle autovetture e nei veicoli commerciali leggeri, del chilometraggio medio dei veicoli nell'arco del ciclo di vita, e del numero di veicoli immatricolati.
2. Sono ammissibili i combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), come definiti all'articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001 e conformi ai criteri di cui all'articolo 29 bis della medesima direttiva, i biocarburanti, come definiti all'articolo 2, punto 33), della direttiva, e i biogas, come definiti all'articolo 2, punto 28), della direttiva, prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX della direttiva e conformi ai criteri di cui all'articolo 29 della stessa.
3. I crediti per tutti i combustibili di cui al paragrafo 2 non devono ridurre le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore di più del 3 % dell'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁, indicato nell'allegato I, parte A, punto 6.0 e parte B, punto 6.0.

I crediti derivanti dai quantitativi di biocarburanti e biogas prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001 non devono ridurre le

emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore di più dell'1 % dell'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁, indicato nell'allegato I, parte A, punto 6.0 e parte B, punto 6.0.

4. Il paragrafo 1 non si applica ai costruttori che hanno costituito un raggruppamento, a meno che tutti i costruttori membri di un raggruppamento non siano parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.

Articolo 5 ter

Ruolo dell'acciaio a basse emissioni di carbonio

1. A decorrere dal 2035, i costruttori ottengono crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE ("crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio") per compensare le emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati in un determinato anno civile.

2. Il paragrafo 1 non si applica ai veicoli il cui contributo alle emissioni medie è disciplinato dall'articolo 5 bis.

3. I crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio sono calcolati tenendo conto della quantità e dell'intensità delle emissioni di CO₂, calcolate secondo la metodologia di cui al paragrafo 6, dell'acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE usato nelle autovetture nuove o nei veicoli commerciali leggeri nuovi del costruttore immatricolati nell'Unione in un determinato anno civile, del numero di veicoli immatricolati in quell'anno civile e del chilometraggio dei veicoli nell'arco del ciclo di vita, conformemente all'allegato I, parte A, punto 7, e parte B, punto 7.

4. I crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio non devono ridurre le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore di più del 7 % dell'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁, indicato nell'allegato I, parte A, punto 6.0 e parte B, punto 6.0.

5. La Commissione specifica, mediante atti di esecuzione, le norme e le procedure dettagliate per il monitoraggio e la comunicazione, da parte dei costruttori, di tutti i dati necessari per il calcolo dei crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento, stabilendo una metodologia per determinare le caratteristiche dell'acciaio a basse emissioni di carbonio e l'intensità delle emissioni di CO₂ dell'acciaio e dell'acciaio di riferimento, quest'ultimo da usare come punto di partenza per il calcolo dei crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio.

7. Il paragrafo 1 non si applica ai costruttori che hanno costituito un raggruppamento, a meno che tutti i costruttori membri di un raggruppamento non siano parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.";

7) all'articolo 6, paragrafo 2, l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

"In deroga al primo comma, l'accordo per la costituzione di un raggruppamento per l'anno civile 2025 o 2026 può essere concluso fino al 31 dicembre 2027, e l'accordo per la costituzione di un raggruppamento per l'anno civile 2030 o 2031 può essere concluso fino al 31 dicembre 2032."

8) l'articolo 7 è così modificato:

- a) al paragrafo 5, dopo la prima frase è inserita la frase seguente:

"I costruttori responsabili di meno di 1 000 autovetture nuove o meno di 1 000 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente forniscono alla Commissione informazioni complete sulle imprese ad essi collegate ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, a meno che non abbiano già notificato in precedenza tali informazioni e da allora non ci siano state modifiche.";

- b) è inserito il seguente paragrafo 6 ter:

"6 ter. Ciascun costruttore designa un referente per la corrispondenza di cui al presente articolo.";

- 9) l'articolo 8 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"In deroga al primo comma, per gli anni civili dal 2025 al 2027 e dal 2030 al 2032, la Commissione impone al costruttore le cui emissioni specifiche medie di CO₂ in tale periodo superino il corrispondente obiettivo specifico per le emissioni di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.";

- b) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"In deroga ai paragrafi 1 e 2, per ogni anno civile a decorrere dal 2035 per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche oppure la somma dei crediti per i combustibili di cui all'articolo 5 bis e dei crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio di cui all'articolo 5 ter, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

L'indennità per le emissioni in eccesso è calcolata secondo la seguente formula:

$$(\text{emissioni specifiche medie di CO}_2 - (\text{crediti per i combustibili} + \text{crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio})) \times 95 \text{ EUR}) \times \text{numero di veicoli di nuova immatricolazione.}$$

Nel calcolo di cui sopra, la somma dei crediti per i combustibili e dei crediti per l'acciaio a basse emissioni di carbonio non può superare il 10 % dell'obiettivo dell'UE₂₀₂₁";

- 10) all'articolo 15, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Nel 2035 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione valuta l'efficacia del regolamento per conseguire una mobilità a zero emissioni. La Commissione valuta inoltre l'impatto, la fattibilità e l'opportunità dell'inclusione di requisiti di contenuto locale, in particolare sulla base dell'attuazione della pertinente legislazione dell'UE. Se necessario, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato, la Commissione riesamina e modifica il presente regolamento, in particolare per quanto riguarda l'adeguamento degli obiettivi per l'intero parco veicoli al fine di mantenere l'allineamento all'obiettivo vincolante della neutralità climatica entro il 2050 fissato nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio.";

- 11) sono inseriti i seguenti articoli 15 bis e 15 ter:

"Articolo 15 bis

Obblighi dei costruttori e dei distributori in merito all'etichettatura dei veicoli

1. I distributori provvedono affinché un'etichetta del veicolo di cui all'allegato III bis, parte 2, chiaramente visibile e interamente leggibile, sia apposta su ciascun veicolo offerto in vendita o in leasing presso i loro punti vendita o sia esposta vicino ad esso.

L'etichetta del veicolo comprende le informazioni di cui all'allegato III bis, parte 2, corrispondenti al veicolo cui si riferisce.

Oltre alle informazioni riportate sull'etichetta del veicolo, il distributore provvede a comunicare al potenziale acquirente di un veicolo a zero emissioni o di un veicolo ibrido elettrico a ricarica esterna usati l'attuale stato di salute della batteria di trazione del veicolo, sulla base delle informazioni disponibili sul display del veicolo conformemente all'allegato VI del regolamento (UE) 2025/1707.

2. I costruttori e i distributori, a seconda dei casi, provvedono affinché il materiale promozionale relativo alla vendita o al leasing di singoli veicoli rechi l'etichetta del veicolo di cui all'allegato III bis, parte 2, per ciascun veicolo, compresi quelli offerti in vendita o in leasing su internet.

Se riguarda uno o più modelli di veicoli, il materiale promozionale riporta i valori di tutti i veicoli cui si riferisce oppure l'intervallo tra i valori più bassi e più alti di tutti i veicoli cui si riferisce, per tutti i parametri tecnici di cui all'allegato III bis, parte 2.

Se il materiale promozionale distribuito con mezzi elettronici consente ai consumatori di configurare un determinato veicolo (ad esempio mediante i configuratori online di veicoli), deve illustrare loro con chiarezza il modo in cui diverse attrezzature specifiche e dispositivi opzionali possono incidere su tutti i parametri tecnici di cui all'allegato III bis, parte 2.

3. Al più tardi 12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione istituisce una banca dati dei prodotti accessibile al pubblico, che fornisce informazioni sull'etichettatura dei veicoli per i modelli immessi sul mercato.

Alla Commissione è conferito il potere di precisare, mediante atti di esecuzione, i dettagli operativi della banca dati dei prodotti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

4. I costruttori inseriscono nella banca dati dei prodotti, senza indebito ritardo, le informazioni elencate nell'allegato III bis, parte 3, per ciascun modello di veicolo per il quale sono immesse sul mercato nuove unità.

I costruttori garantiscono la correttezza e l'accuratezza delle informazioni inserite nella banca dati dei prodotti e aggiornano tali informazioni se necessario.

5. I costruttori e i distributori non forniscono né espongono etichette che imitano l'etichetta del veicolo prevista dal presente regolamento, né etichette del veicolo, marchi, simboli o didascalie non conformi al presente regolamento e che potrebbero indurre in errore o confondere gli utenti finali per quanto riguarda le informazioni di cui all'allegato III bis.

6. Se un fornitore di servizi di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2022/2065 consente la vendita di veicoli tramite il suo sito internet, tale fornitore di servizi deve permettere di visualizzare l'etichetta del veicolo conformemente al paragrafo 2.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare i requisiti in materia di dati e i parametri di dati di cui all'allegato III bis, parti 2 e 3, per includere nella banca dati dei prodotti informazioni supplementari pertinenti per i consumatori, e per precisare la metodologia di determinazione del parametro "prodotto nell'UE".

Articolo 15 ter
Obblighi degli Stati membri in merito all'etichettatura dei veicoli

1. Gli Stati membri designano un'autorità di vigilanza del mercato conformemente al regolamento (UE) 2019/1020, la quale è responsabile di garantire la conformità alle misure di cui all'articolo 15 bis. In caso di non conformità ai pertinenti articoli del presente regolamento, le autorità di vigilanza del mercato possono recuperare i costi dell'ispezione dei documenti.

2. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni e ai meccanismi esecutivi applicabili in caso di violazione delle disposizioni relative all'etichettatura dei veicoli, e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive. ";

12) all'articolo 17, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5 bis, paragrafo 5, dell'articolo 7, paragrafo 8, dell'articolo 7 bis, paragrafo 2, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 4, dell'articolo 14, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafi 8 e 9, e dell'articolo 15 bis, paragrafo 7, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

13) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;

14) è inserito l'allegato III bis conformemente all'allegato I del presente regolamento;

Articolo 2
Abrogazione

La direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio è abrogata.

Articolo 3
Entrata in vigore

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

L'articolo 1, paragrafo 5, si applica a decorrere dal 1° gennaio [OP: inserire l'anno successivo alla data di applicazione del pacchetto omnibus per il settore automobilistico].

L'articolo 1, paragrafo 11, e l'articolo 2 si applicano a decorrere dal ... [12 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

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

Fatto a Strasburgo, il

*Per il Parlamento europeo
La presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*

SCHEDA 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) 2019/631 e che abroga la direttiva 1999/94/CE

1.2. Settore/settori interessati

Climate policy

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

La proposta mira a fornire:

- 1) ulteriori flessibilità per i costruttori per favorire la transizione verso la mobilità a zero emissioni;
- 2) norme armonizzate e aggiornate per l'etichettatura relativa alle emissioni di CO₂.

1.3.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della proposta sono i seguenti:

- 1) offrire ai costruttori maggiore flessibilità per conseguire i loro obiettivi in materia di emissioni di CO₂
- 2) rafforzare la neutralità tecnologica dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂;
- 3) mantenere il contributo dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per il conseguimento degli obiettivi climatici stabiliti nella normativa europea sul clima;
- 4) mantenere la prevedibilità per i costruttori e gli investitori nella catena del valore della mobilità a zero emissioni;
- 5) introdurre informazioni armonizzate per i consumatori, anche in merito ai veicoli a zero emissioni.

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

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

L'opzione prescelta combinata relativa agli obiettivi in materia di CO₂ e alle flessibilità reca vantaggi ai costruttori nel periodo 2030-2034. Inoltre, pur mantenendo gli obiettivi di riduzione del 100 % per il 2035, rafforza la neutralità tecnologica riconoscendo un ruolo ai veicoli OVC-HEV, ai combustibili rinnovabili sostenibili e all'acciaio a basse emissioni di carbonio dopo il 2035. In questo modo stimolerà la prosecuzione degli investimenti e dello sviluppo di tecnologie diverse dai gruppi propulsori a zero emissioni, che possono essere utili per casi d'uso specifici e/o per una fase di transizione, eventualmente rendendo più competitivi alcuni costruttori europei in altri mercati. Come indicato nella valutazione, gli impatti energetici e climatici dell'opzione prescelta sono limitati, in particolare a causa delle misure di salvaguardia integrate. Ne consegue che l'iniziativa è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE per il 2050, con l'obiettivo climatico per il 2030 e con i progressi in materia di adattamento.

1.3.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Sono stati individuati i seguenti indicatori (valutazione d'impatto):

- la media delle emissioni di CO₂ del parco veicoli dell'UE per quanto riguarda le autovetture e i furgoni nuovi sarà monitorata annualmente per veicolo, costruttore e Stato membro;
- le emissioni di gas a effetto serra di autovetture e furgoni saranno monitorate attraverso gli inventari annuali delle emissioni di gas a effetto serra degli Stati membri;
- il numero e la percentuale di veicoli a zero e a basse emissioni di nuova immatricolazione saranno monitorati attraverso i dati di monitoraggio annuali trasmessi dagli Stati membri;
- il livello dell'occupazione sarà monitorato sulla base delle statistiche pubbliche di Eurostat relative all'occupazione settoriale nell'UE.

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

- ☐ una nuova azione;
- ☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria¹²;
- ☒ la proroga di un'azione esistente;
- ☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione.

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 ulteriori modalità per 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 fissati nel diritto dell'UE.

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) 2019/631 per offrire ulteriore modalità di conformarsi agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, gli obiettivi della presente iniziativa non possono essere conseguiti dagli Stati membri.

¹²

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

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

La proposta si basa sulla legislazione vigente che nell'ultimo decennio ha garantito una costante riduzione delle emissioni di CO₂ del parco di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi 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

No additional resources required.

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 previsti

☒ **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.

Osservazioni

--

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 delle ulteriori modalità proposte.

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. Modalità di gestione, meccanismi di attuazione del finanziamento, 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 alcuna misura specifica oltre all'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, le modalità di adempimento degli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ introdotte dalla presente proposta saranno abbinate al monitoraggio e alla comunicazione di diverse serie di dati, come previsto dal regolamento (UE) 2019/631.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

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

- 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. ¹³	di paesi EFTA ¹⁴	di paesi candidati e potenziali candidati ¹⁵	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

¹³ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

¹⁴ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

¹⁵ 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
			2024	2025	2026	2027	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							
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
DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP
			2024	2025	2026	2027	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							
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	
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							
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

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							
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
			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"					
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
-------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

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

3.2.1.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne

Mio EUR (al terzo decimale)

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							
Linea di bilancio		(3)					0,000
TOTALE stanziamenti	Impegni	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

per la DG <....>	Pagamenti	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anno	Anno	Anno	Anno	TOTALE QFP
			2024	2025	2026	2027	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							
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
			2024	2025	2026	2027	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
-------------	------	------	------	------	------------

			2024	2025	2026	2027	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							
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
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							
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	
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
			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"
--	---	------------------------

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
•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			Anno 2024		Anno 2025		Anno 2026		Anno 2027		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. sezione 1.6)						TOTALE	
	RISULTATI																	
	↓	Tipo ¹⁶	Costo medio	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	N. totale

¹⁶ 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.).

OBIETTIVO SPECIFICO 1 ¹⁷ ...																	
- Risultato																	
- Risultato																	
- Risultato																	
Totale parziale obiettivo specifico 1																	
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																	
- Risultato																	
Totale parziale obiettivo specifico 2																	
TOTALE																	

¹⁷ Come descritto nella sezione 1.3.2. "Obiettivi specifici".

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

3.2.3.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne

ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE 2021-2027
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

3.2.3.3. Totale degli stanziamenti

TOTALE STANZIAMENTI VOTATI + ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	TOTALE 2021-2027
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)

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 equivalenti a tempo pieno)					
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
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

3.2.4.2. Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne

ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE		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 equivalenti a tempo pieno)					

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
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

3.2.4.3. Fabbisogno totale di risorse umane

TOTALE STANZIAMENTI VOTATI + ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno	Anno	Anno	Anno
	2024	2025	2026	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 equivalenti a tempo pieno)				
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
Linea di sostegno amministrativo [XX.01.YY.YY]	- in sede	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	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*

Compulsory: the best estimate of the digital technology-related investments entailed by the proposal/initiative should be included in the table below.

Exceptionally, when required for the implementation of the proposal/initiative, the appropriations under Heading 7 should be presented in the designated line.

The appropriations under Headings 1-6 should be reflected as “Policy IT expenditure on operational programmes”. This expenditure refers to the operational budget to be used to re-use/ buy/ develop IT platforms/ tools directly linked to the implementation of the initiative and their associated investments (e.g. licences, studies, data storage etc). The information provided in this table should be consistent with details presented under Section 4 “Digital dimensions”.

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

Stanzamenti 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 ¹⁸			
		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, tranne per quanto riguarda la banca dati dei prodotti in relazione all'etichettatura dei veicoli.

¹⁸ 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.

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

Il presente regolamento non include ulteriori prescrizioni di rilevanza digitale per quanto riguarda il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂. Si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2019/631. La proposta introduce una serie di flessibilità per consentire ai costruttori di rispettare gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂, senza implicazioni digitali o miglioramenti dell'attuazione attraverso strumenti digitali.

Per quanto riguarda l'etichettatura dei veicoli, l'articolo 15 bis, paragrafo 3, introduce una prescrizione di rilevanza digitale, istituendo una banca dati dei prodotti per l'etichettatura dei veicoli al fine di fornire al pubblico informazioni relative all'etichettatura dei veicoli per i modelli immessi sul mercato. La banca dati dovrebbe essere istituita dalla Commissione, includere i dati messi a disposizione dai costruttori di veicoli sui modelli che immettono sul mercato ed essere accessibile al pubblico, sostituendo l'attuale obbligo di predisporre guide cartacee incombente a ciascuno Stato membro. Questa evoluzione prevede la gestione dei registri, la raccolta dei dati, delle notifiche e l'accessibilità al pubblico della banca dati.

4.2. Dati

I dati da inserire nella banca dati per l'etichettatura dei veicoli dovrebbero fornire informazioni sulle prestazioni dei modelli di veicoli immessi sul mercato dal punto di vista del clima e dell'energia. I costruttori dovrebbero fornire dati basati sulla documentazione ufficiale dei veicoli che immettono sul mercato, in modo aggregato (aggregare le informazioni sui singoli veicoli a livello dei modelli è infatti meno oneroso) e solo una volta per ciascun modello immesso sul mercato. Tali informazioni aggregate forniscono ai potenziali acquirenti dei veicoli informazioni aggiuntive sulla gamma di prestazioni che possono attendersi da un determinato modello di veicolo e consentono loro di fare un confronto tra i vari modelli.

4.3. Soluzioni digitali

La banca dati dei prodotti per l'etichettatura dei veicoli dovrebbe ricevere e archiviare le informazioni, metterle a disposizione del pubblico e disporre di funzioni che consentano di cercare e confrontare i modelli di veicoli per prendere decisioni informate al momento dell'acquisto. Per istituire la banca dati sarebbe possibile riutilizzare alcune funzionalità del registro europeo delle etichette energetiche (EPREL). Al momento non è previsto l'uso dell'IA.

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

N/D

4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale

La proposta introduce una serie di flessibilità per consentire ai costruttori di rispettare gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂. Tali flessibilità non presentano implicazioni digitali né implicano miglioramenti dell'attuazione attraverso strumenti digitali.

La Commissione dovrà sviluppare la banca dati dei prodotti per l'etichettatura dei veicoli avvalendosi della capacità informatica interna o, se necessario, di contraenti e recuperando quanto più possibile dalle esperienze passate, per esempio quella relativa allo sviluppo della

banca dati EPREL. La proposta prevede che la banca dati sia messa a disposizione al più tardi 12 mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento, dopo una fase di prova che coinvolga i portatori di interessi (i costruttori di veicoli). Una volta che la banca dati sarà disponibile, i costruttori dovranno inserire le informazioni richieste. La proposta prevede inoltre la possibilità di adottare, se necessario, atti di esecuzione per specificare i dettagli operativi della banca dati dei prodotti.