



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 4 maggio 2023
(OR. en)

9056/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0134(COD)**

**TRANS 179
ENV 467
FISC 78
CODEC 791
IA 96**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	4 maggio 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 189 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO ₂ dei veicoli pesanti con rimorchi

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 189 final.

All.: COM(2023) 189 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO₂ dei veicoli pesanti con rimorchi

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ che modifica la direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio² ha preso in considerazione una serie di problematiche socioeconomiche e ambientali, tra cui il cambiamento climatico. A tale fine ha consentito la differenziazione degli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ sia per i veicoli pesanti che per i veicoli leggeri, in modo da incentivare gli operatori a utilizzare veicoli più efficienti. Al momento della sua adozione non era ancora disponibile un quadro giuridico per la certificazione dell'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. Non è stato possibile pertanto considerare i rimorchi per la differenziazione degli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂.

Di conseguenza il considerando 31 della direttiva (UE) 2022/362 invitava la Commissione a includere l'effetto dei rimorchi e dei semirimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nella determinazione della riduzione degli oneri stradali una volta disponibili i valori legalmente certificati concernenti tale effetto. La condizione di cui al considerando è stata soddisfatta con l'adozione del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione³.

I rimorchi hanno un notevole potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci e una misura orientata alla domanda che riduce i costi operativi dei rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico può incentivarne una diffusione più rapida. L'obiettivo della presente proposta è pertanto stabilire le norme volte a includere l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei sistemi di tariffazione stradale che differenziano gli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ dei veicoli.

La presente proposta modifica inoltre le disposizioni vigenti della direttiva (UE) 2022/362 per quanto riguarda la differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza dei veicoli pesanti in funzione delle emissioni di CO₂, al fine di tenere conto della nuova struttura del regolamento (UE) 2019/1242 risultante dalla sua revisione in base alla proposta COM(2023) 88 final⁴.

¹ Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 69 del 4.3.2022, pag. 1).

² Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa all'imposizione di oneri sui veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

³ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1° agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145).

⁴ Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli prestazionali in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e l'integrazione degli obblighi di comunicazione e abroga il regolamento (UE) 2018/956. Cfr. la sezione "Coerenza con le altre normative dell'Unione".

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

La presente iniziativa integra i sistemi di pedaggio basati sulle emissioni di CO2 introdotti dalla direttiva (UE) 2022/362, come indicato al considerando 31 della medesima direttiva.

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

La presente proposta integra la proposta di regolamento (COM(2023) 88 final) che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 estendendone l'ambito di applicazione al fine di stabilire obblighi per i costruttori di rimorchi con riguardo al loro nuovo parco veicoli e si applica pertanto al lato dell'offerta del settore del trasporto di merci su strada. La presente proposta si applica al lato della domanda di tale settore incentivando l'acquisto di rimorchi più efficienti da parte degli operatori dei trasporti. La presente proposta tiene inoltre conto delle modifiche apportate al regolamento (UE) 2019/1242 nelle disposizioni della direttiva (UE) 2022/362 che fanno riferimento a tale regolamento.

La presente proposta contribuisce altresì agli obiettivi del piano REPowerEU⁵ massimizzando il risparmio di energia e l'efficienza energetica del settore dei trasporti su strada.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della direttiva 1999/62/CE è costituita dagli articoli 71 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea, attualmente articoli 91 e 113 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Le disposizioni della direttiva oggetto della presente proposta riguardano gli oneri stradali per i veicoli, un ambito cui si applica l'articolo 91 TFUE.

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

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), TFUE. L'adeguamento delle norme esistenti, tuttavia, è di competenza esclusiva dell'UE. L'estensione delle norme dell'UE ai rimorchi è giustificata dagli effetti degli insiemi di veicoli sul cambiamento climatico, in quanto si tratta di veicoli che utilizzano le stesse infrastrutture stradali e contribuiscono alle emissioni di CO2.

- **Proporzionalità**

Le misure proposte contribuiscono unicamente al conseguimento degli obiettivi fissati, in particolare di un'applicazione coerente dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga", e si limitano a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in modo efficace in termini di costi, garantendo nel contempo l'equità e l'integrità ambientale.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Essendo l'atto giuridico da modificare una direttiva, è opportuno che l'atto di modifica assuma la stessa forma.

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Piano REPowerEU (COM/2022/230 final).

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

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

La direttiva (UE) 2022/362 ha preso in considerazione varie problematiche connesse all'imposizione di oneri stradali per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. Il contributo dei portatori di interessi alla valutazione che ha condotto a tale direttiva ha evidenziato la necessità di ridurre le emissioni di CO₂ del settore stradale.

La direttiva (UE) 2022/362 imponeva oneri stradali differenziati per i veicoli pesanti e prevedeva la possibilità per gli Stati membri di differenziare gli oneri stradali per i veicoli leggeri in base alle emissioni di CO₂. A causa della mancanza di un quadro legislativo per la certificazione dell'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli al momento della sua adozione, la direttiva (UE) 2022/362 non ha tenuto conto dell'effetto dei rimorchi ai fini della differenziazione degli oneri stradali per i veicoli pesanti. Per garantire la piena coerenza normativa, il considerando 31 della direttiva suggerisce una modifica volta a colmare tale lacuna includendo l'effetto dei rimorchi per la differenziazione degli oneri stradali per i veicoli pesanti.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Sono stati utilizzati metodi di consultazione mirata con portatori di interessi e specialisti specifici. Sono state condotte nove interviste con rappresentanti dei ministeri dei Trasporti, operatori dei trasporti, rappresentanti delle autorità preposte alla conformità dei veicoli, fornitori di servizi di pedaggio, costruttori e organismi di normazione degli Stati membri.

- **Sintesi dei contributi ricevuti e utilizzo dei risultati**

L'inclusione dei rimorchi nella differenziazione degli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ è stata ritenuta tecnicamente fattibile dai portatori di interessi. Al tempo stesso, i portatori di interessi hanno sottolineato le possibili complessità legate all'attuazione e i margini di semplificazione e miglioramento. Di seguito viene descritto il modo in cui i contributi ricevuti sono stati presi in considerazione nella proposta.

Il progetto di proposta discusso con i portatori di interessi consisteva nel calcolo delle emissioni totali di CO₂ degli insiemi di veicoli quale prodotto delle emissioni di CO₂ del veicolo a motore in grammi per tonnellata-chilometro moltiplicato per l'indice di efficienza del rimorchio ad esso collegato. La classe di emissione di CO₂ dell'insieme di veicoli sarebbe quindi definita a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 2. Sia gli Stati membri che i fornitori di servizi di pedaggio hanno tuttavia riscontrato problemi nel processo. I ministeri dei Trasporti degli Stati membri hanno evidenziato possibili incoerenze con l'attuazione della direttiva (UE) 2022/362. In particolare, per attuare la differenziazione in base alle emissioni di CO₂ in tali Stati membri, l'apparecchiatura di bordo⁶ memorizza la classe di emissione di CO₂ del veicolo a motore e non è tenuta a memorizzare le emissioni di CO₂ in grammi per tonnellata-chilometro. I fornitori di servizi di pedaggio hanno riconosciuto che tale calcolo richiederebbe la memorizzazione dell'indice di efficienza sull'apparecchiatura di bordo per ciascun rimorchio che è solitamente collegato al veicolo a motore. Il conducente di questo

⁶ L'apparecchiatura di bordo è definita all'articolo 2, punto 11, della direttiva (UE) 2019/520 come segue: "apparecchiatura di bordo": l'insieme completo dei componenti hardware e software da utilizzare nel quadro del servizio di pedaggio, installato o trasportato a bordo di un veicolo per raccogliere, memorizzare, trattare e ricevere/trasmettere dati a distanza, sia essa costituita da un dispositivo distinto oppure integrata nel veicolo".

veicolo dovrebbe selezionare il rimorchio utilizzato durante un viaggio specifico da un elenco di rimorchi. Tale elenco potrebbe essere notevolmente lungo per le imprese con un parco rimorchi molto consistente. Alla luce di ciò, i fornitori di servizi di pedaggio hanno sottolineato l'importanza che l'interfaccia dell'apparecchiatura di bordo rimanga semplice onde ridurre il rischio di fraintendimenti o errori da parte dei conducenti. Allo stesso tempo, i fornitori di servizi di pedaggio hanno dichiarato che esiste già un'apparecchiatura di bordo con funzionalità simili, come la possibilità per il conducente di selezionare il numero di assi e il peso dell'insieme di veicoli. Un'osservazione analoga sull'importanza della semplicità e sul rischio di oneri aggiuntivi è stata avanzata dagli operatori dei trasporti.

In risposta ai punti di cui sopra, la presente proposta stabilisce in un nuovo allegato della direttiva tre classi di rimorchi basate sulle soglie dell'indice di efficienza. Per ciascuna classe di rimorchi si definisce in che misura è interessata la differenziazione della classe di emissione di CO₂ del veicolo a motore, determinando così la classe di emissione di CO₂ dell'insieme di veicoli. Questa modifica rende la presente proposta più coerente con l'attuazione della differenziazione degli oneri stradali in base alle emissioni di CO₂ introdotta dalla direttiva (UE) 2022/362. Nello specifico, non è necessario un calcolo come quello previsto nel progetto di proposta e discusso con i portatori di interessi; di conseguenza, non è necessario che nell'apparecchiatura di bordo siano memorizzate le emissioni di CO₂ in grammi per tonnellata-chilometro del veicolo a motore. Analogamente, non è necessario che l'apparecchiatura di bordo del veicolo a motore memorizzi l'indice di efficienza di ciascun rimorchio con esso normalmente utilizzato. Di conseguenza, il conducente di un insieme di veicoli non sarebbe tenuto a selezionare un valore da un elenco di rimorchi; sarebbe invece necessario selezionare la classe del rimorchio, con la conseguente semplificazione dell'interfaccia dell'apparecchiatura di bordo e della nuova funzionalità.

Al fine di ridurre il rischio di fraintendimenti o errori da parte dei conducenti, i fornitori di servizi di pedaggio hanno inoltre suggerito che i parametri dei rimorchi siano comunicati per via elettronica all'apparecchiatura di bordo del veicolo a motore utilizzando le apparecchiature di pesatura installate a bordo dei rimorchi. La presente proposta non approfondisce ulteriormente questo suggerimento per due motivi. In primo luogo, l'uso di apparecchiature di pesatura installate a bordo è una delle opzioni di cui all'articolo 10 quinquies della direttiva 96/53/CE del Consiglio⁷ e in questo momento nessuno Stato membro si è avvalso di tale opzione, il che significa che le apparecchiature di pesatura installate a bordo non sono diffuse su vasta scala. In secondo luogo, le organizzazioni europee di normazione CEN ed ETSI, consultate dalla Commissione, hanno reso noto che, pur essendo tecnicamente possibile, la comunicazione tra l'apparecchiatura di bordo connessa al pedaggio e le apparecchiature di pesatura installate a bordo non è contemplata dalle norme attuali e non è supportata da tutti i dispositivi di questo tipo attualmente presenti sul mercato.

I ministeri dei Trasporti degli Stati membri hanno espresso preoccupazioni in merito all'applicazione. A tale riguardo, la proposta modifica l'articolo 7 undecies per imporre a un conducente o, se del caso, all'operatore dei trasporti o al fornitore del servizio europeo di telepedaggio (S.E.T.) di dimostrare ai funzionari incaricati dell'applicazione della normativa le caratteristiche del rimorchio. Una potenziale complicazione connessa ai dispositivi aerodinamici consiste nel fatto che questi possono essere rimossi con relativa facilità da un rimorchio. Al fine di garantire che l'efficienza dei rimorchi sia uguale a quella del veicolo omologato e che non sia diversa a causa di modifiche dei dispositivi aerodinamici, i rimorchi

⁷ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

saranno dotati sulla parte anteriore di una targhetta recante un elenco dei dispositivi aerodinamici installati sul determinato rimorchio, conformemente all'allegato V, appendice 3, punti 1.8 e 1.9, del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per la valutazione quantitativa degli impatti economici, sociali e ambientali, la valutazione d'impatto cui si fa riferimento nel prosieguo è stata basata sull'analisi dei modelli PRIMES e DIONE del JRC, nonché sull'analisi effettuata da un contraente esterno.

I dati di monitoraggio relativi alle emissioni di gas a effetto serra e ad altre caratteristiche del parco veicoli pesanti nuovi sono stati ricavati dai dati annuali di monitoraggio comunicati dagli Stati membri e dai costruttori e raccolti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) a norma del regolamento (UE) 2018/956.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa è sostenuta dalla valutazione d'impatto effettuata per la revisione del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ che, in seguito a una nuova presentazione, il 6 dicembre 2022 ha ricevuto il parere positivo del comitato per il controllo normativo. Nella valutazione d'impatto si è concluso che l'efficienza energetica dei rimorchi presenta notevoli margini di miglioramento e che tali misure apporterebbero un contributo efficiente sotto il profilo dei costi alla riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli pesanti. In termini economici e in una prospettiva sociale, i risparmi netti lungo il ciclo di vita dei veicoli variano da quasi 11 500 EUR nel caso dei rimorchi a timone refrigerati a oltre 42 500 EUR per i semirimorchi medi con cassone chiuso.

La revisione prevede pertanto un obiettivo obbligatorio di miglioramento dell'efficienza energetica per il parco rimorchi nuovi che, essendo rivolto ai costruttori, costituisce una misura orientata all'offerta. Come nel caso dei veicoli a motore, tale misura orientata all'offerta sarebbe vigorosamente sostenuta da una misura complementare orientata alla domanda. La riduzione degli oneri stradali e quindi dei costi operativi degli insiemi di veicoli che utilizzano rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico incide sulla domanda di tali veicoli, in quanto favorisce l'acquisto di rimorchi più efficienti dal punto di vista del consumo energetico e dunque più costosi. Tale incidenza è stata presa in considerazione anche nell'analisi costi/benefici della revisione della legislazione sulle norme in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

Le modifiche della direttiva 1999/62/CE proposte dal presente atto sono strettamente connesse alla proposta di modifica del regolamento (UE) 2019/1242. La direttiva 1999/62/CE può tuttavia essere modificata solo da un'altra direttiva, per cui sono necessari due atti distinti.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La differenziazione degli oneri stradali introdotta con la presente proposta si applica esclusivamente ai rimorchi più efficienti. Ciò significa che gli operatori stradali, i fornitori di servizi di pedaggio e gli esattori di pedaggi non sono tenuti a registrare le informazioni

⁸ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, valutazione d'impatto che accompagna la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli prestazionali in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e l'integrazione degli obblighi di comunicazione e abroga il regolamento (UE) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

riguardanti altri rimorchi. La definizione delle classi di rimorchi è intesa a semplificare l'applicazione per le imprese con un numero considerevole di rimorchi.

L'iniziativa dovrebbe avere sulla competitività un impatto positivo di modesta entità dovuto alla differenziazione degli oneri, che determinerebbe un leggero aumento della diffusione di rimorchi più efficienti e favorirebbe l'innovazione.

Questa iniziativa chiarisce le disposizioni che stabiliscono l'obbligo di differenziare gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza in funzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli a motore.

- **Diritti fondamentali**

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

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

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

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

- **Documenti esplicativi**

Tenuto conto dell'ambito di applicazione della proposta, non sembra giustificato o proporzionato richiedere documenti esplicativi.

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

a) La proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE contiene gli elementi seguenti.

Articolo 1, paragrafo 1: articolo 2 – Definizioni

Alla lettera a) della definizione di "veicolo a emissioni zero", il riferimento alla definizione di veicolo pesante a emissioni zero di cui al regolamento (UE) 2019/1242 è modificato al fine di intendersi fatto esclusivamente ai veicoli a motore pesanti a emissioni zero nella nuova definizione proposta e non ai rimorchi. Con questa modifica viene mantenuto il significato della definizione attuale, mentre la classificazione degli insiemi di veicoli pesanti nella classe di emissione di CO₂ 5 a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 2, si basa esclusivamente sul veicolo a motore.

Nella definizione di "veicolo a basse emissioni", la lettera b) è modificata al fine di specificare i gruppi di veicoli in questione facendo riferimento a quelli contemplati dagli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7. Questa modifica fa in modo che il significato della definizione attuale sia mantenuto e tenga conto della nuova struttura proposta per il regolamento (UE) 2019/1242. Infatti, sulla base della proposta presentata in concomitanza dalla Commissione, l'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento non conterrà più la definizione dei sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento.

La definizione di "traiettoria di riduzione delle emissioni" è modificata al fine di:

- armonizzare la terminologia con quella utilizzata nel nuovo punto 5.1 proposto per l'allegato I del regolamento (UE) 2019/1242;
- garantirne l'applicabilità dopo il 2030 sulla base degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ che saranno stabiliti nel regolamento (UE) 2019/1242 (una volta modificato conformemente alla proposta concomitante della Commissione);
- fare in modo che il riferimento alle emissioni di CO₂ di riferimento di un sottogruppo si applichi come definito al punto 38);
- spostare l'ultima sezione, riguardante eventuali adeguamenti dei valori delle emissioni di CO₂ di riferimento, all'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, al fine di garantire lo stesso periodo di applicabilità per tutte le classi di emissione di CO₂.

Questa modifica fa sì che sia mantenuto il significato della definizione attuale, come pure la sua applicabilità, dopo il 2030.

La definizione di "emissioni di CO₂ di riferimento di un gruppo di veicoli" è modificata al fine di definire le "emissioni di CO₂ di riferimento", riferendosi sia ai sottogruppi che ai gruppi di veicoli, di chiarire alla lettera a) che i veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 sono raggruppati in sottogruppi e di specificare i gruppi di veicoli in questione di cui alla lettera b) facendo riferimento a quelli contemplati dagli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7. Questa modifica fa sì che sia mantenuto il significato della definizione attuale.

Sono aggiunte le definizioni di "rimorchio" e "semirimorchio" al fine di provvedere alla chiarezza giuridica per quanto riguarda questi termini specifici e precisare meglio l'ambito di applicazione delle disposizioni in materia.

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

All'articolo 7 octies bis, paragrafo 1, il secondo e il quarto comma sono rispettivamente modificato e soppresso al fine di:

- fare riferimento, nel secondo comma, alla differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza per tutte le classi di emissioni di CO₂ per tutti i sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 e includere pertanto in tale comma il riferimento ai sottogruppi che saranno contemplati una volta che le modifiche proposte per tale regolamento entreranno in vigore, attualmente indicati nel quarto comma;
- unire l'attuale quarto comma con l'attuale secondo comma;
- mantenere il periodo di applicabilità della differenziazione per i sottogruppi di veicoli attualmente contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 facendo esplicito riferimento a tali sottogruppi di veicoli e specificando il 13 maggio 2023 quale termine del periodo di due anni successivo alla pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, di tale regolamento, vale a dire la decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione⁹;

⁹ Decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO₂ per costruttore nonché le

- mantenere il periodo di applicabilità della differenziazione per i sottogruppi di veicoli che saranno contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 una volta entrate in vigore le modifiche di tale regolamento, come stabilito all'attuale quarto comma e all'attuale seconda frase del terzo comma;
- fare sì che il periodo di applicabilità degli eventuali adeguamenti ai valori delle emissioni di CO₂ di riferimento a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242 sia il medesimo per le classi di emissione di CO₂ 2, 3 e 4, come stabilito nell'attuale definizione di "traiettoria di riduzione delle emissioni", tenendo conto delle modifiche proposte per l'articolo 11, paragrafo 2.

Al paragrafo 1, il terzo comma è modificato al fine di:

- specificare i gruppi di veicoli in questione facendo riferimento a quelli contemplati dagli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7;
- mantenere il periodo di applicabilità delle emissioni di CO₂ di riferimento dei sottogruppi di veicoli che saranno contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 una volta entrate in vigore le modifiche di tale regolamento;
- chiarire che, a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242 ad altri veicoli pesanti, la differenziazione si applica a tutte le classi di emissione di CO₂.

Il paragrafo 7 è modificato al fine di mantenere i sottogruppi di veicoli in questione facendo esplicito riferimento ai sottogruppi di veicoli attualmente contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242.

Articolo 1, paragrafo 3: articolo 7 octies quater – Effetto dei rimorchi sulla determinazione della riduzione degli oneri stradali

Il nuovo articolo 7 octies quater specifica le modalità di determinazione della differenziazione degli oneri stradali degli insiemi di veicoli in funzione dell'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. La differenziazione si basa sull'indice di efficienza dei rimorchi, come indicato nell'allegato VIII. Tale disposizione dovrebbe incentivare l'uso di rimorchi più efficienti. L'articolo definisce il potere della Commissione di definire valori soglia per l'efficienza dei rimorchi e una metodologia per i rimorchi più vecchi ai quali non è assegnato un indice di efficienza.

Articolo 1, paragrafo 4: articolo 7 undecies – Riscossione e pagamento dei pedaggi e dei diritti di utenza

Il paragrafo 2 bis è modificato al fine di garantire che tutti i possibili elementi di tariffazione siano riscossi e pagati in modo coerente.

Articolo 1, paragrafo 5: articolo 9 quinquies – Potere della Commissione di adottare atti delegati

L'articolo 9 quinquies è modificato al fine di modificare il nuovo allegato VIII per determinare le soglie dell'indice di efficienza o adeguarle al progresso scientifico e tecnico.

emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO₂ di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio per il periodo di riferimento dell'anno 2019 (GU L 167 del 12.5.2021, pag. 47).

Articolo 1, paragrafo 6: articolo 11 – Relazioni

L'attuale lettera c) del paragrafo 2 è modificata al fine di includere informazioni sull'articolo 7 octies quater.

Articolo 1, paragrafo 7

Il nuovo allegato VIII è collegato all'articolo 7 octies quater proposto, relativo alla determinazione della differenziazione degli oneri stradali degli insiemi di veicoli.

- b) La proposta di modifica della direttiva (UE) 2019/520¹⁰ contiene gli elementi seguenti:

Articolo 2

L'allegato I è modificato al fine di aggiungere informazioni relative ai rimorchi intese ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

- c) La proposta di modifica della direttiva 1999/37/CE del Consiglio¹¹ contiene l'elemento seguente.

Articolo 3

L'allegato I è modificato al fine di dare agli Stati membri la possibilità di aggiungere l'indice di efficienza dei rimorchi e la loro classe di appartenenza nella carta di circolazione dei veicoli.

¹⁰ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

¹¹ Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO₂ dei veicoli pesanti con rimorchi

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'adozione della direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio³ ha rafforzato i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" mediante l'introduzione di una tariffazione obbligatoria basata sulle emissioni di CO₂, differenziando gli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza in funzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli oppure imponendo un onere per i costi esterni per le emissioni di CO₂. Attualmente gli oneri stradali degli insiemi di veicoli comprendenti un veicolo a motore e un rimorchio sono differenziati in base alle emissioni di CO₂ del veicolo a motore, indipendentemente dalle caratteristiche del rimorchio ad esso collegato, in particolare dal suo effetto sulle emissioni di CO₂ dell'insieme di veicoli.
- (2) Anche se di per sé non consuma energia, per essere mosso un rimorchio necessita di un trasferimento di energia dal veicolo a motore che lo traina. L'ottimizzazione dell'efficienza energetica dei rimorchi determina una riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli convenzionali e l'aumento dell'autonomia dei veicoli. Tale ottimizzazione dei rimorchi deriva dal miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, della resistenza al rotolamento e del peso. Il potenziale di efficienza energetica è pari a circa il 7,5 % per i rimorchi a timone e al 15 % per i semirimorchi rispetto a un rimorchio di riferimento del 2020. I rimorchi potrebbero pertanto svolgere un ruolo importante nella decarbonizzazione del settore del trasporto di merci su strada. La diffusione sul

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

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

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

- (3) Il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione⁴ stabilisce valori legalmente certificati in merito all'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci. Al fine di ridurre ulteriormente i costi operativi dei rimorchi maggiormente efficienti, è opportuno stabilire le norme volte a includere l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei sistemi di tariffazione stradale basati sulla differenziazione delle emissioni di CO₂. Poiché i veicoli a motore possono essere collegati a rimorchi diversi, l'inclusione dei rimorchi nei sistemi di tariffazione stradale basati sulla differenziazione delle emissioni di CO₂ dovrebbe dipendere dal rimorchio effettivamente utilizzato.
- (4) È opportuno che l'estensione della tariffazione in base alle emissioni di CO₂ ai rimorchi riguardi i rimorchi cui si applica il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362. Le prestazioni dei rimorchi possono variare in funzione dei loro parametri tecnici. Per la valutazione delle prestazioni dei rimorchi dal punto di vista dell'efficienza energetica si confrontano le prestazioni in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ di un rimorchio specifico con le prestazioni di un rimorchio di riferimento, simile per configurazione degli assi, carico massimo ammissibile per asse e configurazione del telaio. Il rapporto tra il valore del rimorchio specifico e quello del rimorchio di riferimento è definito nel regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 come indice di efficienza. I rimorchi più efficienti hanno un indice di efficienza inferiore a 1.
- (5) Il calcolo dell'indice di efficienza può basarsi su chilometri, tonnellate-chilometro o m³-chilometro. Per tutti i rimorchi, ad eccezione di quelli per grandi volumi, si dovrebbe utilizzare l'indice di efficienza in base alle tonnellate-chilometro. I rimorchi per grandi volumi sono quelli progettati principalmente per il trasporto di merci voluminose. L'indice di efficienza in base alle tonnellate-chilometro non può essere utilizzato nel caso dei rimorchi per grandi volumi, in quanto questi ultimi presentano una resistenza al rotolamento e una massa superiori a quelle dei rimorchi tradizionali. Nel caso dei rimorchi per grandi volumi si dovrebbe invece utilizzare l'indice di efficienza in base ai m³-chilometro.
- (6) La classe di emissione di CO₂ di un insieme di veicoli con un rimorchio più efficiente dovrebbe essere superiore alla classe di emissioni di CO₂ del solo veicolo a motore, il che consente di beneficiare di una riduzione maggiore degli oneri stradali. L'effetto del potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ di un rimorchio sulla classe di emissione di CO₂ di un insieme di veicoli dovrebbe basarsi sul confronto tra l'indice di efficienza del rimorchio specifico e le soglie dell'indice di efficienza di cui alla presente direttiva. Sono previste soglie diverse per i semirimorchi e per gli altri

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1° agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145).

rimorchi, in quanto varia il loro potenziale di riduzione delle emissioni di CO₂ in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

- (7) Uno Stato membro che includa l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ degli insiemi di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci nei sistemi di tariffazione stradale sul proprio territorio e imponga oneri specifici per gli insiemi di veicoli che non sono conformi ai pesi massimi e/o alle dimensioni massime di cui alla direttiva 96/53/CE del Consiglio⁵ dovrebbe essere autorizzato ad applicare la riduzione degli oneri stradali agli insiemi di veicoli che impiegano almeno un rimorchio più efficiente.
- (8) Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di modificare l'allegato VIII della direttiva 1999/62/CE, mediante atti delegati, al fine di fissare o adeguare le soglie dell'indice di efficienza ivi stabilite e di definire una metodologia per l'assegnazione alle classi di rimorchi dei rimorchi che sono stati sottoposti a un processo di ammodernamento, in particolare quelli a cui non è stato assegnato un indice di efficienza a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362. La definizione delle soglie dell'indice di efficienza dovrebbe essere effettuata non appena i dati relativi all'efficienza dei rimorchi sono raccolti per un periodo di almeno un anno a norma del regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶. Le soglie dell'indice di efficienza dovrebbero basarsi sull'efficienza media del parco rimorchi al momento della pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento di tali veicoli e sul potenziale di miglioramento dell'efficienza dei rimorchi. Tali soglie dovrebbero quindi essere adeguate per tenere conto del progresso tecnico e della crescente penetrazione di nuove tecnologie, come i rimorchi con assi motore. È opportuno che per la definizione di una metodologia per i rimorchi ammodernati si prenda in considerazione l'installazione di apparecchiature che ne migliorano l'energia, come i dispositivi aerodinamici, che possono essere verificate in sede di controllo tecnico periodico e che dovrebbero figurare nel certificato di revisione di cui alla direttiva n. 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷.
- (9) Al fine di garantire che i conducenti dichiarino correttamente le prestazioni del rimorchio agganciato al veicolo a motore quando si avvalgono della riduzione degli oneri in base alle emissioni di CO₂, è necessario dimostrare ai funzionari incaricati dell'applicazione della normativa, su richiesta, la classe di emissione dell'insieme di veicoli, ovvero anche le prestazioni del rimorchio. In mancanza di tale dimostrazione, lo Stato membro avrebbe il diritto di imporre oneri sulla base della sola classe di emissione del veicolo a motore.
- (10) Per garantire l'applicazione coerente della differenziazione degli oneri stradali in funzione delle emissioni di CO₂ è necessario modificare la direttiva 1999/37/CE del Consiglio⁸ per richiedere, quando figura sul certificato di conformità o sul certificato di omologazione individuale del veicolo, che l'indice di efficienza dei rimorchi sia

⁵ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

⁶ Regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1).

⁷ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

⁸ Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

riportato sul rispettivo certificato di immatricolazione. È importante garantire che i dati relativi all'efficienza dei rimorchi siano disponibili per lo scambio di informazioni tra Stati membri, come previsto dalla direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹.

- (11) È inoltre opportuno modificare la direttiva 1999/62/CE al fine di tenere conto della nuova struttura del regolamento (UE) 2019/1242, come modificato da [*aggiungere il riferimento una volta noto*]. Le modifiche necessarie mirano a mantenere il significato attuale delle definizioni di veicolo a emissioni zero, di veicolo a basse emissioni, di emissioni di CO₂ di riferimento e di traiettoria di riduzione delle emissioni, e dovrebbero aggiornare quest'ultima al fine di armonizzarne l'applicabilità al suddetto regolamento dopo il 2030. È altresì opportuno che tali modifiche mantengano l'obbligo di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura e i diritti di utenza e la data a decorrere dalla quale tale obbligo si applica. Per quanto riguarda i sottogruppi di veicoli già contemplati dal regolamento, è opportuno che tali modifiche, in particolare, chiariscano che tale obbligo si applica a decorrere dal 13 maggio 2023, vale a dire due anni dopo la data di pubblicazione della decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione¹⁰, che specifica le emissioni di CO₂ di riferimento di tali sottogruppi di veicoli. Per garantire l'adozione tempestiva di tali modifiche rispetto alla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento (UE) 2019/1242, è opportuno fissare il termine di un anno per il recepimento nella legislazione nazionale.
- (12) È opportuno pertanto modificare di conseguenza le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 1999/62/CE

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 2, paragrafo 1, è così modificato:
- a) al punto 29, la lettera a), è sostituita dalla seguente:
"a) un veicolo pesante a motore come definito all'articolo 3, punto 11, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio(*); o"
 - b) al punto 30, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
"b) un veicolo pesante di un gruppo di veicoli contemplati da un atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7, con

⁹ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

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

emissioni di CO₂ inferiori al 50 % delle emissioni di CO₂ di riferimento del relativo gruppo di veicoli, diverso da un veicolo a emissioni zero;"

c) il punto 37 è sostituito dal seguente:

"37) "traiettoria di riduzione delle emissioni", per il sottogruppo di veicoli (sg) e il periodo di riferimento di un anno (Y), vale a dire $ET_{sg,Y}$, il prodotto del fattore di riduzione ($RET_{sg,Y}$) delle emissioni annuali di CO₂ moltiplicato per le emissioni di CO₂ di riferimento ($rCO_{2,sg}$) del sottogruppo (sg), vale a dire $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2,sg}$; $RET_{sg,Y}$ è determinato conformemente all'allegato I, punto 5.1, del regolamento (UE) 2019/1242;"

d) il punto 38 è sostituito dal seguente:

"38) "emissioni di CO₂ di riferimento":

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

b) per un gruppo di veicoli disciplinato da un atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7 octies bis, paragrafo 7, le emissioni di CO₂ di riferimento ivi specificate, corrispondenti al valore medio di tutte le emissioni di CO₂ dei veicoli appartenenti a tale gruppo di veicoli, indicato in conformità al regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶⁾ per il primo periodo di riferimento, che decorrerà dalla data in cui l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione dei veicoli appartenenti a tale gruppo, che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400, è vietata in conformità all'articolo 24 del regolamento (UE) 2017/2400;"

e) sono aggiunti i punti seguenti:

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

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

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

** Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1° agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145).";

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

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

"Gli Stati membri applicano tale differenziazione ai sottogruppi di veicoli contemplati dal regolamento (UE) 2019/1242 in base alle emissioni di CO₂ di riferimento pubblicate a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, di tale regolamento. Tuttavia, per i sottogruppi di veicoli 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, gli Stati membri applicano tale differenziazione al più tardi il 13 maggio 2023. Se adeguate a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1242, le emissioni di CO₂ di riferimento si applicano a decorrere dall'inizio del periodo di riferimento successivo.

In deroga al secondo comma, per le classi di emissione di CO₂ 1, 4 e 5 di cui al paragrafo 2 del presente articolo, tale differenziazione si applica ai gruppi di veicoli contemplati dagli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 7 al più tardi due anni dopo la loro adozione. La differenziazione, che deve basarsi sulle emissioni di CO₂ di riferimento ivi specificate, si applica fino alla pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento per i sottogruppi di veicoli in questione a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242. A decorrere dalla pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242, gli Stati membri applicano tali emissioni di CO₂ di riferimento invece di quelle indicate a norma del paragrafo 7 e la differenziazione per i sottogruppi di veicoli in questione si applica a tutte le classi di emissione.";

b) al paragrafo 7, il primo comma è sostituito dal seguente:

"La Commissione adotta atti di esecuzione per specificare le emissioni di CO₂ di riferimento per i gruppi di veicoli diversi dai sottogruppi 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH.";

3) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 7 octies quater

1. Fino al 30 giugno 2030, nell'applicare l'articolo 7 octies bis gli Stati membri possono tenere conto dell'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO₂ dell'insieme quando collegati a un veicolo a motore. A decorrere dal 1° luglio 2030 devono tenere conto di tale effetto.

Se uno Stato membro applica il primo comma, sulla classe di emissione di CO₂ dell'insieme di veicoli di cui all'articolo 7 octies bis, paragrafo 2, incide la classe di rimorchi del rimorchio trainato conformemente all'allegato VIII.

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

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

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato a norma dell'articolo 9 quinquies al fine di modificare l'allegato VIII per determinare le soglie dell'indice di efficienza ivi stabilite o per adeguarle al progresso tecnico. La prima determinazione delle soglie deve basarsi sull'efficienza media del parco rimorchi al momento della pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento di tali veicoli e

sul potenziale di miglioramento dell'efficienza dei rimorchi, tenendo conto della differenza di potenziale tra semirimorchi e altri rimorchi.

Per i rimorchi delle classi 1 e 2 indicati nella tabella dell'allegato VIII, la Commissione adotta un atto delegato che determina le soglie dell'indice di efficienza al più tardi un anno dopo la pubblicazione delle emissioni di CO₂ di riferimento dei rimorchi a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242.

Per i rimorchi della classe 3 indicati nella tabella dell'allegato VIII, applicabile ai rimorchi dotati di un dispositivo che contribuisce attivamente alla loro propulsione, privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni sono inferiori a 5 g CO₂/kWh, la Commissione adotta un atto delegato che determina le soglie dell'indice di efficienza una volta disponibili i valori legalmente certificati concernenti tali rimorchi.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato a norma dell'articolo 9 quinquies al fine di modificare l'allegato VIII per definire una metodologia atta a determinare l'assegnazione a una classe di rimorchi dei rimorchi che sono stati ammodernati con apparecchi che ne migliorano l'efficienza energetica, in particolare per i rimorchi che sono stati immatricolati, venduti o messi in circolazione prima della data di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362.

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

* Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

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

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

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

5) all'articolo 9 quinquies, il primo comma è sostituito dal seguente:

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

- 6) all'articolo 11, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
 "c) differenziazione degli oneri per l'infrastruttura o dei diritti di utenza in funzione delle prestazioni ambientali dei veicoli a norma dell'articolo 7 octies, 7 octies bis, 7 octies ter o 7 octies quater;"
- 7) il testo che figura nell'allegato della presente direttiva è aggiunto come allegato VIII.

Articolo 2

Modifica della direttiva (UE) 2019/520

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

"Parte I. Dati relativi ai veicoli

Elemento	M/O⁽¹⁾	Osservazioni
Numero di immatricolazione	M	
Numero di telaio/Numero di identificazione del veicolo (VIN)	M	
Stato membro di immatricolazione	M	
Marca	M	(D.1 ⁽²⁾) per esempio Ford, Opel, Renault
Modello commerciale del veicolo	M	(D.3) per esempio Focus, Astra, Megane
Codice categoria UE	M	(J) per esempio ciclomotori, moto, auto
Categoria di emissione EURO	M	per esempio Euro 4, Euro 6
Classe di emissione di CO ₂	O	applicabile ai veicoli pesanti
Data di riclassificazione	O	applicabile ai veicoli pesanti
CO ₂ in g/tkm	O	applicabile ai veicoli pesanti
Per grandi volumi: sì/no	O	applicabile ai rimorchi
Indice di efficienza – in base alle tonnellate-chilometro (-)...	O	applicabile ai rimorchi
Indice di efficienza – in base ai m ³ -chilometro (-)...	O	applicabile ai rimorchi
Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico del veicolo	M	
(1) M (mandatory) = obbligatorio quando disponibile nel registro nazionale, O (optional) = facoltativo.		
(2) Codice armonizzato dell'Unione, cfr. la direttiva 1999/37/CE."		

Articolo 3

Modifica della direttiva 1999/37/CE

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

"(V.11) Indice di efficienza:

- nel caso dei rimorchi diversi da quelli per grandi volumi, l'indice di efficienza in base alle tonnellate-chilometro, laddove indicato al punto 49.11.2 del certificato di conformità quale definito nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione* o al punto 49.11.2 del certificato di omologazione individuale del veicolo quale definito nell'appendice 1 dell'allegato III di tale regolamento;
- nel caso dei rimorchi per grandi volumi, l'indice di efficienza in base ai m³-chilometro, laddove indicato al punto 49.11.3 del certificato di conformità quale definito nell'appendice dell'allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione o al punto 49.11.3 del certificato di omologazione individuale del veicolo quale definito nell'appendice 1 dell'allegato III di tale regolamento.

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

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

* Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).".

Articolo 4

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

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

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

Articolo 5

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente