

Bruxelles, 31.5.2017  
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di  
carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • MOTIVI E OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

I principali obiettivi politici della Commissione sono la creazione di posti di lavoro, la crescita e gli investimenti e - in questo contesto - la transizione verso un'energia pulita per tutti i cittadini europei. A questo fine è stato previsto un piano di investimenti per la reindustrializzazione dell'Europa basato su nuovi modelli imprenditoriali e tecnologie di punta. Il fine nel medio-lungo termine è quello di ottenere un'economia circolare a basse emissioni di carbonio.

Nell'ambito dei trasporti, specialmente per quanto riguarda autocarri, autobus e pullman (veicoli pesanti), l'azione della Commissione mira a far sì che i cittadini e le imprese europee abbiano accesso a una mobilità equa, sostenibile e competitiva.

Le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione non sono stati finora certificati, né monitorati o comunicati. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, questa lacuna di informazioni contribuisce alle tre criticità elencate di seguito.

- (1) ***Opportunità perdute di elaborare politiche volte a ridurre le spese di carburante per gli operatori dei trasporti:*** i costi del carburante possono risultare superiori a un quarto dei costi d'esercizio per gli operatori del trasporto merci<sup>1</sup>, che classificano il risparmio di carburante quale criterio prioritario al momento dell'acquisto di un veicolo. Sebbene l'uso di carburante dei veicoli pesanti si sia ridotto negli ultimi decenni, gran parte del mezzo milione e oltre di imprese nel settore dei trasporti (in maggioranza PMI) non hanno ancora accesso a informazioni standardizzate per valutare le tecnologie mirate al risparmio di carburante né per confrontare diversi autocarri in modo da operare scelte informate al momento di procedere a un acquisto e ridurre le spese di carburante. Nel corso del tempo, cumulativamente, i mancati risparmi di carburante hanno incrementato la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili e rappresentano quindi un'occasione mancata per ridurre le importazioni di combustibili.
- (2) ***Aumento della concorrenza tra i costruttori di autoveicoli:*** nel 2015, stando a fonti dell'industria, le esportazioni di autocarri hanno generato un'eccedenza della bilancia commerciale pari a 5,1 miliardi di EUR. Il settore dei costruttori di veicoli pesanti dell'UE fa parte di un'industria automobilistica che, in Europa, genera 12,1 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti (il 5,6% dell'occupazione totale dell'UE)<sup>2</sup> e che deve far fronte alla crescente pressione della concorrenza mondiale. Negli ultimi anni mercati importanti come gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Cina hanno introdotto misure applicabili alla certificazione e al risparmio di carburante sotto forma di norme sui consumi e/o sulle emissioni, al fine di stimolare l'innovazione e un rapido miglioramento dell'efficienza dei veicoli. Il mercato degli autobus urbani si trova ad affrontare una crescente concorrenza nel settore dei veicoli elettrici, in particolare da parte dei costruttori cinesi. Il settore dovrà tenere il passo con il

---

<sup>1</sup> Studi valutativi sul costo del combustibile, illustrati nella **sezione 5.6** e nell'**allegato 8** della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta (SWD(2017) XXX).

<sup>2</sup> [http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2016\\_2017.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf).

progresso tecnologico in questi mercati per mantenere la sua attuale posizione di mercato.

- (3) ***Un ostacolo all'elaborazione di politiche intese a ridurre le emissioni di gas a effetto serra provenienti dal settore dei veicoli pesanti:*** il settore dei veicoli pesanti dell'UE è una fonte importante di emissioni di gas serra. Nel 2014 le emissioni di questi gas dai veicoli pesanti rappresentavano il 5% del totale delle emissioni dell'UE, un quinto di tutte le emissioni prodotte dal settore dei trasporti e di circa un quarto delle emissioni dei trasporti stradali<sup>3</sup>. Dal 1990 al 2014, globalmente, le emissioni di gas serra provenienti dai trasporti<sup>4</sup> sono aumentate del 20% - e le emissioni dai veicoli pesanti del 14%<sup>5</sup>. Senza ulteriori interventi, le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) dai veicoli pesanti sono destinate ad aumentare di fino al 10% tra il 2010 e il 2030<sup>6</sup>. Contemporaneamente, l'UE ha fissato ambiziosi obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra entro il 2030, a cui il settore dei trasporti deve contribuire. L'obiettivo che l'UE ha fissato prevede una riduzione delle emissioni sul suo territorio pari ad almeno il 40% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Per una maggior efficacia in termini di costi, l'obiettivo è stato scisso: una riduzione del 43% entro il 2030, rispetto al 2005, per le emissioni prodotte dal sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (sistema ETS); e una riduzione del 30% per i settori esclusi dal sistema ETS e di cui fanno parte i trasporti. Inoltre, le emissioni dei trasporti degli Stati membri variano dal 21% al 69% del totale delle emissioni nazionali nei settori non rientranti nel sistema ETS disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi. Anche se non sono stati fissati obiettivi settoriali per il 2030, i trasporti dovranno dare il loro contributo al conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni nei settori non compresi nel sistema ETS nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi - insieme a edilizia, agricoltura e rifiuti.

Per questo motivo la Commissione ha deciso di intraprendere azioni per colmare questa lacuna di informazioni.

In primo luogo, la Commissione ha elaborato il software di simulazione "VECTO" (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, strumento per il calcolo del consumo di energia dei veicoli), per calcolare il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi, in modo comparabile ed efficace sotto il profilo dei costi.

In secondo luogo, la Commissione ha proposto un nuovo regolamento relativo alla determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (il cosiddetto regolamento sulla certificazione) nell'ambito della vigente normativa in materia di omologazione<sup>7</sup>. In applicazione del regolamento della Commissione sulla certificazione, sarà necessario effettuare una simulazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante - utilizzando VECTO - per ciascuno dei veicoli pesanti nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e sono immessi sul mercato dell'UE. Saranno gli stessi costruttori automobilistici a effettuare la simulazione, sulla base dei dati di input certificati relativi ai componenti del veicolo e di un processo certificato per la raccolta, gestione e applicazione di tali dati.

---

<sup>3</sup> Dati di inventario delle emissioni di gas serra per il 2016: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>4</sup> Compreso il trasporto aereo internazionale, ma escludendo il trasporto marittimo internazionale.

<sup>5</sup> Dati di inventario delle emissioni di gas serra per il 2016: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>6</sup> Scenario di riferimento dell'UE per il 2016: energia, trasporti e emissioni di gas a effetto serra - tendenze al 2050.

<sup>7</sup> Direttiva 2007/46/CE: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

La certificazione affronterà in parte le lacune identificate a livello di informazioni. Le informazioni sulle prestazioni di uno specifico veicolo saranno messe a disposizione soltanto del singolo acquirente del veicolo e delle autorità nazionali del paese in cui il veicolo è immatricolato.

In terzo luogo, la Commissione propone ora di monitorare e comunicare le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi soggetti alla procedura di certificazione, al fine di colmare le lacune di informazioni e creare piena trasparenza di mercato. Grazie a questa terza fase, tutti i dati pertinenti calcolati dai costruttori secondo la metodologia di certificazione saranno monitorati, comunicati e pubblicati a livello dell'UE. In tal modo i dati saranno resi disponibili a tutti i portatori di interessi.

Ciò consentirebbe agli operatori del settore dei trasporti di avere accesso alle informazioni sulle prestazioni degli autocarri con caratteristiche simili ma di marche diverse, consentendo loro di prendere decisioni di acquisto più informate.

I costruttori sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelle di altre marche e ciò costituirebbe un maggiore incentivo per l'innovazione.

Le autorità pubbliche avrebbero accesso a dati completi per l'elaborazione e l'attuazione di politiche intese a promuovere autocarri più efficienti per il consumo di carburante, ad esempio mediante imposizioni fiscali e tariffazione stradale. Ciò non sarebbe altrimenti possibile, in quanto gli Stati membri avrebbero accesso unicamente ai dati VECTO dei veicoli immatricolati nel loro territorio. Infine, sarebbe possibile analizzare i dati per valutare, ad esempio, il livello di penetrazione di determinate tecnologie.

Si tratta di un passo necessario anche per l'attuazione e l'applicazione di future norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti. Un sistema di monitoraggio e comunicazione è particolarmente necessario per valutare la conformità rispetto alle norme previste in futuro, come avviene per autovetture e furgoni.

- **COERENZA CON LE DISPOSIZIONI VIGENTI NEL SETTORE NORMATIVO INTERESSATO**

La presente proposta attua la comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante dei veicoli pesanti e le emissioni di CO<sub>2</sub>. La strategia sui veicoli pesanti annunciava una misura di esecuzione che stabiliva le procedure per la certificazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'UE, calcolate con lo strumento di simulazione VECTO, e una proposta legislativa sul monitoraggio e sulla comunicazione dei dati relativi a tali emissioni.

La presente proposta recepisce inoltre la strategia europea per una mobilità a basse emissioni, del 2016, tra i cui obiettivi figurano la riduzione di almeno il 60% delle emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990, e la drastica riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici. La strategia prevede inoltre che la Commissione acceleri il lavoro analitico sulle possibili opzioni riguardo la normativa sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, al fine di elaborare una proposta legislativa nel corso del mandato dell'attuale Commissione.

Infine, la presente proposta favorirà anche lo sviluppo di una metodologia che differenzi le tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture applicabili ai veicoli pesanti nuovi, in linea con le emissioni di CO<sub>2</sub>, sostenendo la revisione della direttiva "Eurobollo".

- **COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE**

La presente proposta è coerente con l'impegno dell'UE nell'ambito del quadro 2030 per il clima e l'energia, volto a ridurre le emissioni interne di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Nel quadro dell'attuazione di questo impegno, nel luglio 2016 la Commissione ha proposto il regolamento relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra da parte degli Stati membri per il periodo dal 2021 al 2030 (il regolamento sulla condivisione degli sforzi) per i settori che non rientrano nel sistema ETS (ad esempio: trasporti, edilizia, agricoltura e rifiuti).

La presente proposta è inoltre coerente con la proposta della Commissione del 2016 di rivedere la direttiva sull'efficienza energetica, fissando un obiettivo vincolante a livello dell'UE al fine di migliorare l'efficienza energetica del 30% entro il 2030 - rispetto a uno scenario immutato.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **BASE GIURIDICA**

Gli articoli da 191 a 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabiliscono e specificano le competenze dell'UE in materia di cambiamenti climatici. La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192 del TFUE.

- **SUSSIDIARIETÀ**

L'azione dell'UE è giustificata in considerazione degli effetti transfrontalieri dei cambiamenti climatici e della necessità di tutelare il mercato unico nei settori dei carburanti, dei veicoli e dei servizi di trasporto.

Inoltre, i veicoli pesanti nuovi immatricolati in un determinato Stato membro sono spesso prodotti da un costruttore stabilito in un altro Stato membro. Il monitoraggio a livello nazionale invece che a livello dell'UE richiederebbe, quindi, un'ampia cooperazione tra gli Stati membri: non sarebbe possibile garantire l'omogeneità dei dati di monitoraggio a causa di differenze nelle legislazioni e nelle prassi nazionali. Sarebbe difficile ottenere comparabilità e completezza dei dati, con una conseguente frammentazione e perdita di trasparenza del mercato UE.

In particolare, la mancanza di una banca dati comune - contenente tutti i dati di monitoraggio degli Stati membri - ostacola l'utilizzo di tali dati da parte degli acquirenti dei veicoli e dei responsabili politici a livello dell'UE.

Un sistema comune di monitoraggio a livello dell'UE rappresenta l'approccio più lineare e semplice. Si tratta dell'approccio già in uso per autovetture e furgoni, grazie a un'azione a livello dell'UE.

- **PROPORZIONALITÀ**

Dato che la proposta è contemporaneamente necessaria e in grado di offrire potenziali vantaggi economici, essa risponde ai requisiti di proporzionalità su scala europea; gli sforzi necessari sono minimi e i costi quasi trascurabili rispetto ai potenziali vantaggi in materia di trasparenza del mercato e disponibilità - per tutti i portatori di interessi - dei dati sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti.

- **SCelta DELL'ATTO GIURIDICO**

Al fine di conseguire un'applicazione uniforme in tutta l'UE delle norme proposte e di ottenere un insieme di dati comparabili e omogenei, creando condizioni di parità per i costruttori di veicoli pesanti e gli utilizzatori di tali veicoli, è opportuno ricorrere a un regolamento direttamente applicabile e vincolante per gli Stati membri.

### **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**

Non è stata condotta alcuna valutazione poiché, in precedenza, la questione non era regolamentata.

- **CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI**

La Commissione ha organizzato una riunione dei portatori di interessi per ottenere un riscontro sulla valutazione d'impatto iniziale e per presentare la valutazione dei costi amministrativi effettuata dal consulente esterno. Il riscontro dei portatori di interessi è stato costruttivo e la valutazione dei costi non è stata contestata.

La Commissione ha inoltre organizzato una consultazione pubblica online incentrata sulla preparazione della legislazione concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti<sup>8</sup>. Sono state ricevute 121 risposte provenienti da un ampio ventaglio di portatori di interessi, che hanno fornito pareri sulla necessità di un intervento, sugli obiettivi, le opzioni e l'impatto previsto.

Le opinioni dei portatori di interessi sono state integrate nella valutazione dell'impatto; l'opzione prescelta è quella preferita dalla maggior parte dei partecipanti. Una sintesi della consultazione dei portatori di interessi è contenuta nell'allegato 2 della valutazione d'impatto della presente proposta.

- **ASSUNZIONE E USO DI PERIZIE**

La valutazione dei costi delle varie opzioni di monitoraggio e comunicazione è stata effettuata da un contraente esterno (cfr. allegato 10 della valutazione d'impatto). Lo studio si basa in gran parte su colloqui con le autorità nazionali di immatricolazione e con i costruttori di veicoli pesanti, che hanno raccolto i loro pareri sulle diverse opzioni di monitoraggio e hanno ottenuto risposte mirate riguardo alle spese che dovrebbero sostenere tenendo conto delle attuali procedure e degli adeguamenti necessari.

Inoltre, per quanto riguarda la valutazione degli altri impatti, la valutazione fa riferimento alla precedente valutazione d'impatto che accompagnava la strategia 2014 per la riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti.

- **VALUTAZIONE D'IMPATTO**

La valutazione d'impatto<sup>9</sup> che accompagna la presente proposta è stata preparata e sviluppata in linea con le opportune indicazioni contenute nell'iniziativa "Legiferare meglio", e il

---

<sup>8</sup> I risultati della consultazione pubblica sono disponibili all'indirizzo [http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_it](http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_it).

<sup>9</sup> SWD(2017) XXX.

comitato per il controllo normativo ha emesso un parere positivo. I miglioramenti, indicati dal comitato, sono stati integrati nella versione finale. Essa integra l'analisi condotta nella valutazione di impatto del 2014 a sostegno della strategia per i veicoli pesanti.

La valutazione d'impatto ha preso in esame opzioni relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'UE soggetti alla procedura di certificazione nell'ambito del quadro di omologazione. I dati da monitorare e comunicare comprendono circa 80 parametri rilevanti per determinare il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo.

L'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) è l'organismo più adatto ad agire a livello europeo per conto della Commissione, per raccogliere dati, creare una nuova banca dati, analizzare e svolgere un controllo di qualità sui dati di monitoraggio comunicati riguardo ai veicoli pesanti. L'AEA svolge già tali compiti per i dati di monitoraggio che vengono comunicati riguardo ai veicoli leggeri (cfr. allegato 8 della valutazione d'impatto).

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni legislative rispetto al soggetto cui incomberebbero gli obblighi di comunicazione dei dati di monitoraggio alla Commissione, tramite l'AEA: 1) obblighi di comunicazione incombenti alle autorità nazionali; 2) obblighi di comunicazione incombenti ai costruttori di veicoli pesanti; 3) obblighi di comunicazione condivisi dalle autorità nazionali e dai costruttori.

Nell'ambito dell'opzione 1, le autorità nazionali sono tenute a comunicare alla Commissione, tramite l'AEA, i dati del monitoraggio e i pertinenti dati di immatricolazione dei veicoli interessati. Per questa opzione, potrebbe essere difficile ottenere un monitoraggio e una comunicazione completamente digitalizzati, in quanto la maggior parte degli enti nazionali preposti all'immatricolazione utilizzano ancora documenti cartacei per l'immatricolazione dei veicoli pesanti. Di conseguenza, le misure di adattamento per ottenere flussi di dati di monitoraggio pienamente digitalizzati potrebbero risultare difficili e costose.

Nell'opzione 2 la responsabilità per la comunicazione alla Commissione, tramite l'AEA, dei dati di monitoraggio concernenti ogni veicolo nuovo incombe ai costruttori di veicoli pesanti. In questo caso, i dati di monitoraggio si baserebbero sui dati di vendita in possesso dei costruttori e non verrebbero comunicati i dati di immatricolazione. Di conseguenza, i dati comunicati sulle emissioni non potrebbero essere assegnati a un determinato Stato membro. Gli Stati membri, in tal caso, avrebbero più difficoltà ad elaborare politiche nazionali efficaci per aumentare la diffusione di veicoli pesanti più efficienti.

L'opzione 3 è un'opzione intermedia. Le autorità nazionali designate — in maggior parte le autorità nazionali di immatricolazione — dovrebbero riferire annualmente alla Commissione, tramite l'AEA, i dati di immatricolazione dei veicoli nuovi, in particolare i numeri di identificazione dei veicoli (*Vehicle Identification Number* — numero VIN). I costruttori di veicoli dovrebbero fornire i dati di monitoraggio relativi ai veicoli in questione alla Commissione, tramite l'AEA. Sulla base dei numeri VIN, le due serie di dati potrebbero essere combinate dall'AEA al fine di raccogliere dati di monitoraggio a livello degli Stati membri. Nell'ambito di questa opzione è garantita la piena digitalizzazione del flusso dei dati, poiché i costruttori sono responsabili della comunicazione dei dati di monitoraggio già in loro possesso in formato digitale ai fini della certificazione.

L'opzione preferita è la 3: è la più efficace, in particolare perché garantisce il flusso digitale delle informazioni e la copertura dei dati a livello sia nazionale sia dell'UE, con un costo amministrativo modesto.

Si tratta di un'opzione che può, in tutta probabilità, generare concorrenza nella produzione di veicoli più efficienti dal punto di vista energetico e incentivare l'innovazione. Si prevede che gli effetti di un trasporto merci più efficiente sotto il profilo energetico si diffondano, almeno parzialmente, nella maggior parte dei settori dell'economia dell'UE: minori costi di esercizio per i carburanti nel settore dei trasporti comporterebbero prezzi di trasporto inferiori, riducendo in tal modo i costi in altri settori e, in ultima analisi, andando a beneficio dei consumatori dell'UE.

Anche per i costruttori di veicoli pesanti si dovrebbero registrare effetti positivi a medio/lungo termine a livello internazionale e in materia di competitività, dato il contesto internazionale nel quale altri grandi mercati (Stati Uniti, Canada, Giappone e Cina, ad esempio) possono vantare normative già vigenti che richiedono miglioramenti a livello di risparmio di carburante dei veicoli pesanti.

L'occupazione dovrebbe trarne vantaggio a medio/lungo termine. Il miglioramento progressivo dell'efficienza dei veicoli acquistati dovrebbe tradursi in una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Per le altre emissioni, invece, sono prevedibili riduzioni seppur trascurabili. I soli costi economici sono i costi amministrativi: si presume siano trascurabili, dell'ordine di circa 1 EUR per veicolo.

- **EFFICIENZA NORMATIVA E SEMPLIFICAZIONE**

Non esistono obblighi di comunicazione diretta per le PMI e le micro-imprese. Gli operatori dei trasporti, in maggior parte PMI, dovrebbero trarre vantaggio da una maggiore trasparenza del mercato. Ciò consentirà loro di prendere decisioni più informate al momento di procedere a un acquisto, a favore di veicoli più efficienti dal punto di vista energetico che, grazie al risparmio sui costi del carburante, possono ridurre i loro costi operativi e aumentarne la competitività.

Il regolamento proposto si avvarrà della comunicazione dei dati per via elettronica, riducendo prevedibilmente l'onere amministrativo a carico dei costruttori di veicoli pesanti, delle autorità nazionali e della Commissione/AEA.

- **DIRITTI FONDAMENTALI**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

L'incidenza sul bilancio derivante dall'attuazione del regolamento proposto è molto limitata (per i dettagli si veda la scheda finanziaria legislativa allegata). Pur mantenendosi entro il massimale generale del QFP 2014-2020 per la rubrica 2, sarebbe necessaria una lieve riprogrammazione per l'AEA rispetto agli anni 2019 e 2020.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **PIANI ATTUATIVI E MODALITÀ DI MONITORAGGIO, VALUTAZIONE E COMUNICAZIONE**

Sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri e dai costruttori di veicoli pesanti, la Commissione elaborerà una relazione annuale attraverso la quale assicurerà un attento monitoraggio dell'attuazione del regolamento.



• **ILLUSTRAZIONE DETTAGLIATA DELLE SINGOLE DISPOSIZIONI DELLA PROPOSTA**

**Articolo 1 – Oggetto**

L'articolo illustra le principali misure previste dal regolamento, segnatamente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, vale a dire autocarri, autobus e pullman.

**Articolo 2 – Campo di applicazione**

L'articolo definisce il campo di applicazione del regolamento e precisa le categorie di veicoli per i quali vanno monitorati e comunicati i dati di immatricolazione, i dati tecnici e, ove disponibili, i dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Articolo 3 - Definizioni**

Il regolamento è strettamente connesso alla normativa in materia di omologazione e utilizza la stessa terminologia. Al fine di garantire la coerenza tra i diversi strumenti giuridici, viene quindi chiarito che la terminologia utilizzata nel presente regolamento deve essere intesa in modo analogo a quanto definito nella legislazione in materia di omologazione.

**Articolo 4 — Obblighi di monitoraggio e comunicazione dei dati incumbenti agli Stati membri**

L'articolo stabilisce gli obblighi essenziali imposti agli Stati membri per quanto riguarda il monitoraggio e il calendario delle comunicazioni, la designazione delle autorità competenti e dei dati da monitorare. Tra questi figurano i veicoli pesanti nuovi e i rimorchi nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione, o immatricolati in un paese terzo meno di tre mesi prima della loro immatricolazione nell'Unione.

Nel caso delle autorità competenti, viene precisato che le autorità responsabili del controllo sui veicoli pesanti sono le autorità già responsabili per il monitoraggio e la comunicazione dei dati sui veicoli commerciali leggeri.

Gli allegati I e II integrano tale disposizione, specificando i parametri dei dati da monitorare oltre che le fasi amministrative della procedura di monitoraggio e comunicazione dei dati.

**Articolo 5 — Obblighi di monitoraggio e comunicazione dei dati incumbenti ai costruttori**

L'articolo stabilisce gli obblighi essenziali imposti ai costruttori per quanto riguarda il calendario del monitoraggio e della comunicazione dei dati, la designazione dei punti di contatto e i dati da monitorare.

Gli allegati I e II integrano tale disposizione, specificando i parametri dei dati da monitorare oltre che le fasi amministrative della procedura di monitoraggio e comunicazione dei dati.

**Articolo 6 — Registro centralizzato per i dati sui veicoli pesanti**

I dati comunicati alla Commissione sono tenuti in un registro accessibile al pubblico. Il registro sarà tenuto dall'AEA, a nome della Commissione, sulla scorta dell'esperienza acquisita dall'AEA nella conservazione del registro dei dati per i veicoli leggeri.

La maggior parte dei dati sarà messa a disposizione del pubblico, sebbene alcuni non saranno divulgati pubblicamente per ragioni di riservatezza (numeri di identificazione dei veicoli) e di concorrenza (nomi dei costruttori di componenti).

**Articolo 7 – Qualità dei dati**

È essenziale fornire dati di elevata qualità per conseguire gli obiettivi del presente regolamento. È quindi importante chiarire che i soggetti che comunicano i dati sono

responsabili della qualità e dell'esattezza dei dati forniti. Inoltre, la Commissione avrà la possibilità controllare essa stessa la qualità dei dati, nonché rettificarli se vi sono errori nei dati forniti.

#### **Articolo 8 – Relazione**

I dati trasmessi alla Commissione tramite l'AEA vengono utilizzati per un'analisi annuale dell'evoluzione e degli sviluppi delle emissioni di CO<sub>2</sub> del parco veicoli pesanti nell'UE nonché nei parchi dei singoli costruttori di questo tipo di veicoli. Si tratta di un'analisi annuale effettuata dalla Commissione con il sostegno dell'AEA, che costituisce un importante contributo alla relazione annuale di più ampia portata richiesta dal regolamento proposto sulla governance dell'Unione dell'energia nel quadro dello stato dell'Unione dell'energia. Essa fornirà inoltre informazioni importanti per ulteriori possibili misure da adottare. L'analisi produrrà anche maggiore trasparenza per quanto riguarda le configurazioni tecnologiche e le prestazioni sia del parco veicoli dell'UE sia dei singoli veicoli, in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante.

#### **Articolo 9 e 10 — Misure di attuazione e delega di poteri**

Gli articoli stabiliscono le basi giuridiche che autorizzano la Commissione, rispettivamente, ad adottare misure di attuazione e a modificare tramite atti delegati gli elementi non essenziali degli allegati I e II. Le misure di esecuzione integreranno l'articolo 7 consentendo alla Commissione di definire in dettaglio le disposizioni e le procedure necessarie per verificare e rettificare i dati comunicati. I poteri delegati conferiti alla Commissione comprendono l'adeguamento e l'aggiornamento dei parametri dei dati da monitorare nonché le diverse fasi della procedura di monitoraggio di cui agli allegati I e II.

#### **Articolo 11 e 12 — Procedura di comitato ed esercizio della delega**

Gli articoli stabiliscono le disposizioni standard relative alla procedura del comitato cui ricorrere per l'adozione di atti di esecuzione e per esercitare i poteri delegati di cui all'articolo 9, paragrafi 2 e 3.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi**

(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 europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Un obiettivo vincolante di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia dell'Unione di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 è stato approvato nelle conclusioni del Consiglio europeo, del 23 e 24 ottobre 2014, sul quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima e ribadito nella sessione del marzo 2016.
- (2) Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno stabilito che l'obiettivo dovrebbe essere raggiunto collettivamente dall'Unione europea nel modo più efficace possibile in termini di costi, con riduzioni da realizzare entro il 2030 sia nei settori coperti dal sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) sia in quelli non coperti, pari rispettivamente al 43% e al 30% rispetto al 2005. Tutti gli Stati membri dovrebbero partecipare allo sforzo e tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire a realizzare le riduzioni delle emissioni, compreso il settore dei trasporti.
- (3) La strategia europea per una mobilità a basse emissioni<sup>3</sup>, presentata dalla Commissione nel 2016, fissa l'obiettivo di ridurre di almeno il 60% le emissioni del settore dei trasporti entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990.
- (4) Le emissioni di gas a effetto serra provenienti da autocarri, autobus e pullman, ossia dai veicoli pesanti, rappresentano attualmente circa un quarto delle emissioni dei trasporti stradali nell'Unione e se ne prevede un ulteriore aumento entro il 2030. Occorre introdurre misure efficaci volte a ridurre le emissioni dei veicoli pesanti al fine di contribuire alla necessaria riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.

---

<sup>1</sup> GUC del , pag. .

<sup>2</sup> GUC del , pag. .

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

- (5) Nella sua comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti<sup>4</sup>, la Commissione ha riconosciuto che una condizione preliminare per l'introduzione di misure al riguardo è l'adozione di una procedura regolamentata volta a determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante.
- (6) Il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup> fornisce il quadro per l'istituzione di tale procedura regolamentata. Le misurazioni forniranno dati solidi e comparabili relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo per una parte significativa del parco veicoli pesanti dell'Unione. L'acquirente di uno specifico veicolo e il rispettivo Stato membro di immatricolazione avranno accesso ai dati citati, il che permetterà di colmare parzialmente le lacune di informazioni.
- (7) Le informazioni sulle prestazioni del veicolo relativamente alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dovrebbero essere rese pubbliche per consentire a tutti gli operatori dei trasporti di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto. Tutti i costruttori sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelli di altre marche. Ciò costituirebbe un maggiore incentivo per l'innovazione incrementando, di conseguenza, la competitività. Le informazioni rappresenteranno inoltre una solida base sulla quale i responsabili politici a livello di Unione e di Stati membri potranno sviluppare politiche volte a promuovere la diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo energetico. È pertanto opportuno che i dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante per ogni veicolo pesante nuovo ai sensi del regolamento della Commissione (UE) [...]»<sup>6</sup> [*Opoce inserire riferimento corretto*], siano monitorati, comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico.
- (8) Al fine di acquisire una conoscenza approfondita in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti dell'Unione, alla sua evoluzione nel tempo e al potenziale impatto sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, è opportuno monitorare e comunicare i dati relativi all'immatricolazione di tutti i veicoli pesanti nuovi e tutti i rimorchi nuovi, compresi i dati sui gruppi propulsori nonché sui pertinenti elementi della carrozzeria.
- (9) I dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul consumo di carburante saranno disponibili per alcuni dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nel [2019]. A partire da tale data, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere pertanto tenute a fornire i dati relativi alle nuove immatricolazioni e i costruttori dovrebbero essere tenuti a fornire i dati tecnici relativi a tali veicoli.
- (10) I dati tecnici essenziali per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante di un veicolo dovrebbero essere messi a disposizione del pubblico per aumentare la trasparenza delle specifiche e delle prestazioni del veicolo, e stimolare la concorrenza fra i costruttori. Soltanto i dati sensibili, in termini di riservatezza dei dati personali e di concorrenza equa, dovrebbero essere esclusi dalla pubblicazione. Tuttavia, è

---

<sup>4</sup> COM(2014) 285 final.

<sup>5</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

<sup>6</sup> Regolamento (UE) [...] della Commissione, che applica il regolamento (UE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L ... del ..., pag. ...).

chiaramente nel pubblico interesse rendere disponibili i dati tecnici essenziali per determinare le prestazioni dei veicoli. Tali dati non dovrebbero pertanto essere esclusi dalla pubblicazione.

- (11) È importante garantire che i dati oggetto di monitoraggio e comunicazione siano solidi e affidabili. La Commissione dovrebbe pertanto avere mezzo di verificare e, se necessario, rettificare i dati definitivi. Pertanto le disposizioni in materia di monitoraggio dovrebbero prevedere anche i parametri che permettono di risalire alla fonte dei dati e di verificarli adeguatamente.
- (12) Sulla base dell'esperienza acquisita con il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup> per le autovetture nuove e del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup> per i veicoli commerciali leggeri nuovi, è opportuno affidare all'Agenzia europea dell'ambiente la responsabilità per lo scambio dei dati con le autorità competenti degli Stati membri e i costruttori, nonché per la gestione della banca dati definitiva per conto della Commissione. È altresì opportuno allineare per quanto possibile le procedure di monitoraggio e di comunicazione inerenti ai veicoli pesanti con quelle già esistenti per i veicoli leggeri.
- (13) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento inerenti alla verifica e alla rettifica dei dati monitorati, alla Commissione devono essere conferite competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup>.
- (14) Al fine di garantire che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino valide nel corso del tempo consentendo di valutare il contributo del parco veicoli pesanti in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e di punta per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica delle prescrizioni in materia di dati e della procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati. 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 una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (15) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti dell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati

---

<sup>7</sup> Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.2.2009, pag. 1).

<sup>8</sup> Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

<sup>9</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello di 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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

#### *Oggetto*

Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione europea.

### *Articolo 2*

#### *Campo d'applicazione*

Il presente regolamento si applica al monitoraggio e alla comunicazione da parte degli Stati membri e dei costruttori di veicoli pesanti di dati relativi ai veicoli nuovi.

Esso si applica con riguardo alle seguenti categorie di veicoli:

- (a) veicoli pesanti appartenenti alle categorie M1, M2, N1 e N2 con massa di riferimento superiore a 2 610 kg che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup>, e tutti i veicoli appartenenti alle categorie M3 e N3;
- (b) veicoli appartenenti alle categorie O3 e O4.

### *Articolo 3*

#### *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup> e al regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

### *Articolo 4*

#### *Obblighi di monitoraggio e comunicazione dei dati incombenti agli Stati membri*

1. A decorrere dal [2020], entro il 28 febbraio di ogni anno le autorità competenti degli Stati membri raccolgono i dati di cui all'allegato I, parte A, corrispondenti all'anno civile precedente per quanto concerne i veicoli nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione. I dati relativi ai veicoli nuovi che sono stati precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione non sono oggetto di monitoraggio e comunicazione, a meno che tale immatricolazione sia avvenuta meno di tre mesi

<sup>10</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

<sup>11</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

prima dell'immatricolazione nell'Unione. I dati sono comunicati alla Commissione secondo la procedura di cui all'allegato II.

2. Le autorità competenti responsabili della raccolta e della comunicazione dei dati a norma del presente regolamento sono quelle designate dagli Stati membri a norma dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.

#### *Articolo 5*

##### *Obblighi di monitoraggio e comunicazione dei dati incombenti ai costruttori*

1. A decorrere dal [2020], entro il 28 febbraio di ogni anno i costruttori di veicoli pesanti raccolgono i dati di cui all'allegato I, parte B, corrispondenti ai veicoli la cui data di produzione rientra nell'anno civile precedente.

La data di produzione è la data della firma del certificato di conformità o, ove possibile, la data della firma della scheda di omologazione individuale.

2. I costruttori devono designare un punto di contatto per la comunicazione dei dati a norma del presente regolamento.

#### *Articolo 6*

##### *Registro centralizzato per i dati sui veicoli pesanti*

1. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5. Il registro è messo a disposizione del pubblico, ad eccezione dei dati delle voci 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 di cui all'allegato I, parte B.
2. Il registro è gestito dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) a nome della Commissione.

#### *Articolo 7*

##### *Qualità dei dati*

1. Le autorità competenti e i costruttori sono responsabili dell'esattezza e della qualità dei dati da loro comunicati a norma degli articoli 4 e 5. Essi informano tempestivamente la Commissione a proposito di ogni errore rilevato nei dati comunicati.
2. La Commissione può effettuare la propria verifica della qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5.
3. Allorquando la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva discrepanze all'interno dell'insieme di dati a seguito della verifica da lei stessa svolta, essa può, se del caso, adottare le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati nel registro centralizzato di cui all'articolo 6.

#### *Articolo 8*

##### *Relazione*

1. La Commissione, nell'ambito della sua relazione annuale ai sensi [dell'articolo 29 della proposta di regolamento sulla governance dell'Unione dell'energia], pubblica un'analisi dei dati trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori per l'anno civile precedente.
2. L'analisi indica, come minimo, le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione nonché dei singoli costruttori in termini di consumo medio di carburante e di

emissioni medie di CO<sub>2</sub>. Essa tiene altresì conto dei dati sulla diffusione di tecnologie nuove e avanzate che mirano alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, se disponibili.

3. La Commissione redige l'analisi con il sostegno dell'AEA.

#### *Articolo 9*

##### *Conferimento delle competenze di esecuzione*

La Commissione può, mediante atti di esecuzione, determinare le misure di verifica e rettifica di cui all'articolo 7, paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 11.

#### *Articolo 10*

##### *Delega di potere*

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'allegato I allo scopo di aggiornare o adeguare le prescrizioni relative ai dati ivi specificate, ove ciò sia ritenuto necessario ai fini di un'analisi approfondita a norma dell'articolo 8.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'allegato II allo scopo di adeguare la procedura di monitoraggio e comunicazione ivi stabilita al fine di tener conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento.

#### *Articolo 11*

##### *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### *Articolo 12*

##### *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento].
3. La delega di potere di cui all'articolo 10 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da

---

<sup>12</sup> Decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1).



una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 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.

*Articolo 13*  
*Entrata in vigore*

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

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## Scheda finanziaria legislativa "Agenzie"

### Agenzia europea dell'ambiente

#### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

#### **2. MISURE DI GESTIONE**

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

#### **3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
  - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
  - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti [dell'organismo]*
  - 3.2.3. *Incidenza prevista sulle risorse umane [dell'organismo]*
  - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
  - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi

#### 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB<sup>22</sup>

34: Azione per il clima

#### 1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**<sup>23</sup>
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

#### 1.4. Obiettivi

##### 1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

La proposta costituisce una misura legislativa fondamentale del primo pacchetto sulla mobilità che sarà adottato nel maggio 2017 e contribuisce all'attuazione della Strategia europea per una mobilità a basse emissioni<sup>24</sup> che la Commissione ha adottato nel 2016 e del piano d'azione della Commissione<sup>25</sup> volto a rafforzare l'efficienza dei carburanti e ridurre le emissioni dei veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman).

La proposta fa parte delle misure di attuazione annunciate nella comunicazione della Commissione del 2014 su una *strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti*<sup>26</sup> volte a stabilire una procedura per la certificazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli nuovi immessi sul mercato dell'UE e per il monitoraggio e la comunicazione di tali emissioni.

Tale misura costituirà lo strumento chiave di attuazione delle future norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, che la Commissione presenterà nel 2018.

La proposta contribuisce a realizzare l'impegno dell'UE di ridurre, entro il 2030, di almeno il 40% rispetto al 1990 il livello delle emissioni interne.

<sup>22</sup> ABM: gestione basata sulle attività; ABB: bilancio basato sulle attività.

<sup>23</sup> A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

<sup>26</sup> COM (2014)285 definitivo, disponibile all'indirizzo:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm)

#### 1.4.2. *Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

##### Obiettivo specifico 3

L'ulteriore decarbonizzazione del settore dei trasporti dell'UE grazie allo sviluppo e all'attuazione di politiche armonizzate (in cooperazione con altre DG, ad esempio DG MOVE e DG GROW).

##### Attività ABM/ABB interessate

Attività ABB 34 02 - Azione per il clima a livello dell'Unione e internazionale

Attività ABB 07 02 - Politica ambientale a livello dell'Unione e a livello internazionale (articolo di bilancio 07 02 06 Agenzia europea dell'ambiente).

#### 1.4.3. *Risultati e incidenza previsti*

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

La proposta prevede l'introduzione di un sistema di monitoraggio e di comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'UE.

Essa migliorerà la trasparenza del mercato dei veicoli pesanti e stimolerà la concorrenza tra i costruttori di veicoli pesanti e tra gli operatori dei trasporti. A sua volta, la concorrenza incentiverà i costruttori di componenti e di veicoli ad introdurre innovazioni che permettano di ottenere e di inserire nel mercato dell'UE veicoli più efficienti sotto il profilo energetico.

Ipotizzando che il monitoraggio e la comunicazione dei dati permettano di ottenere un ulteriore miglioramento incrementale dell'1% dell'efficienza energetica del parco dei veicoli pesanti dell'UE, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> che ne deriverebbe sarebbe pari a circa 2,1 milioni di tonnellate.

#### 1.4.4. *Indicatori di risultato e di incidenza*

*Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.*

Indicatore n. 1: media annua delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante - per classe di veicolo, per costruttore e per Stato membro - dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE, nell'ambito di applicazione della normativa sulla certificazione.

Indicatore n. 2: confronto tra le medie annue delle emissioni di CO<sub>2</sub> e consumo di carburante della stessa classe di veicoli nei diversi anni.

Indicatore n. 3: panoramica annuale delle tecnologie mirate al risparmio di carburante installate nei nuovi veicoli e loro livello di penetrazione.

### **1.5. Motivazione della proposta/iniziativa**

#### 1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine*

Gli Stati membri e i costruttori dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE dovrebbero raccogliere e comunicare alla Commissione i dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> mediante il registro dei dati dell'Agenzia europea dell'ambiente.

L'Agenzia europea dell'ambiente dovrebbe raccogliere e gestire i dati per poi elaborarli e pubblicarli a cadenza annuale. La Commissione dovrebbe pubblicare una relazione annuale sul monitoraggio.

### 1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea

I mercati dei veicoli pesanti nuovi e dei servizi di trasporto operano entrambi su scala dell'UE e fanno parte integrante del mercato unico. Nessuno Stato membro ha finora affrontato la questione della mancanza di trasparenza sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi, questione che riguarda l'UE nel suo complesso. Inoltre, le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti rientrano nell'ambito dell'obiettivo dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

In assenza di una normativa di livello UE in materia di monitoraggio e comunicazione, non è escluso che le autorità nazionali adottino approcci diversi e incompatibili che renderebbero frammentari e incoerenti i dati raccolti a livello UE. Ciò comporterebbe un onere amministrativo elevato per i costruttori di veicoli pesanti, che sarebbero costretti a conformarsi a diversi sistemi di comunicazione dei dati. Tuttavia, la consultazione pubblica realizzata nella fase preparatoria della proposta indica che le autorità nazionali preferirebbero non adottare alcuna iniziativa in materia.

Un sistema di livello UE per il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul consumo di carburante dei veicoli pesanti consentirà agli acquirenti di veicoli pesanti e ai responsabili politici di accedere ad informazioni sul livello di penetrazione e sulla effettiva diffusione delle più moderne tecnologie mirate al risparmio di carburante.

Inoltre, il cambiamento climatico è un problema di natura transfrontaliero e al tempo stesso rientra nelle competenze condivise tra l'UE e gli Stati membri. Il coordinamento dell'azione per il clima a livello europeo è dunque necessario e l'azione dell'UE risulta giustificata sulla base del principio di sussidiarietà.

### 1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Per le autovetture e i furgoni è già stato adottato un sistema obbligatorio a livello di UE per il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub><sup>27</sup>. Il sistema si è rivelato molto utile in quanto garantisce una maggiore trasparenza dei mercati UE delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi. I dati pubblicati annualmente dall'Agenzia europea dell'ambiente sono ampiamente utilizzati per confrontare le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nell'UE e costituiscono inoltre la base per determinare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i furgoni e per valutare ogni anno il rispetto di tali livelli da parte dei costruttori.

Il sistema UE di monitoraggio e comunicazione proposto per i veicoli pesanti si basa in larga misura sugli insegnamenti tratti dal sistema UE di monitoraggio e comunicazione relativo ai veicoli commerciali leggeri. Come nel caso dei veicoli commerciali leggeri, la proposta di regolamento prevede un sistema di monitoraggio basato sui numeri di identificazione dei veicoli e sulla presentazione dei dati sia dagli Stati membri che dai produttori, al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi. Analogamente al sistema di monitoraggio e comunicazione relativo alle autovetture e ai furgoni, anche in questo caso il registro di dati dell'Agenzia europea dell'ambiente verrebbe utilizzato per la comunicazione dei dati. Inoltre, considerata l'esperienza maturata in materia di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>, l'Agenzia europea

<sup>27</sup>

Regolamenti (CE) n. 443/2009 e (CE) n. 510/2011.

dell'ambiente potrebbe aiutare la Commissione anche nella gestione del sistema UE di monitoraggio delle emissioni e dei consumi dei veicoli pesanti.

#### 1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

La proposta è coerente con la proposta di regolamento della Commissione [...] che attua il regolamento (UE) n. 595/2009 per quanto riguarda la certificazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

#### 1.6. **Durata e incidenza finanziaria**

Proposta/iniziativa di **durata limitata**

–  Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

–  Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal 2018 (senza incidenza finanziaria) per una durata illimitata

– e successivo funzionamento a pieno ritmo.

#### 1.7. **Modalità di gestione previste**

**Gestione diretta** a opera della Commissione

–  a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;

– a opera delle agenzie esecutive.

**Gestione condivisa** con gli Stati membri

**Gestione indiretta** con compiti di esecuzione del bilancio affidati:

–  a paesi terzi od organismi da questi designati;

–  a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);

–  alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;

–  agli organismi di cui agli articoli 208 e 209 del regolamento finanziario;

–  a organismi di diritto pubblico;

–  a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;

–  a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;

–  alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.

– *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

#### Osservazioni

La partecipazione dell'Agenzia europea dell'ambiente sarà necessaria per l'attuazione delle disposizioni del regolamento proposto concernenti il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi.

## **2. MISURE DI GESTIONE**

### **2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione**

*Precisare frequenza e condizioni.*

La proposta di regolamento specifica la frequenza e il tipo di dati che vanno trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori di veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione europea. I dati specificati nella proposta di regolamento dovranno essere trasmessi con cadenza annuale utilizzando il registro di dati dell'Agenzia europea dell'ambiente. Per aiutare gli Stati membri e i costruttori a redigere le rispettive relazioni verranno forniti ulteriori orientamenti tramite CIRCABC.

### **2.2. Sistema di gestione e di controllo**

#### **2.2.1. Rischi individuati**

Gli Stati membri e i costruttori possono subire ritardi nell'esecuzione dei loro obblighi di monitoraggio e comunicazione. Si prevede che gli Stati membri designino le stesse autorità che sono già incaricate del monitoraggio e della comunicazione dei dati relativi alle autovetture e ai furgoni. Tali autorità conoscono già i sistemi di monitoraggio e comunicazione e i relativi strumenti informatici, il che limiterà i rischi di ritardo.

Poiché il registro di dati dell'Agenzia europea dell'ambiente è un sistema di comunicazione di dati collaudato e consolidato, si può ritenere che un eventuale guasto del sistema o problemi di riservatezza sarebbero affrontati in modo adeguato.

#### **2.2.2. Informazioni riguardanti il sistema di controllo interno istituito**

I metodi di controllo previsti figurano nel regolamento finanziario e nelle modalità di applicazione.

#### **2.2.3. Stima dei costi e dei benefici dei controlli e valutazione del previsto livello di rischio di errore**

n. p.

### **2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.*

Oltre ad applicare le disposizioni previste dal regolamento finanziario in materia di prevenzione delle frodi e delle irregolarità, per porre rimedio alle eventuali lacune o irregolarità, i dati trasmessi saranno sottoposti a verifiche e controlli della qualità analoghi a quelli utilizzati nel sistema, collaudato e ormai consolidato, di monitoraggio e comunicazione dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi.

## **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 [Denominazione.....]	Miss./Non diss. <sup>28</sup>	di paesi EFTA <sup>29</sup>	di paesi candidati <sup>30</sup>	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
2	34 02 01: Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (mitigazione)	Diss.	NO	NO	NO	NO
2	07 02 06: Agenzia europea dell'ambiente	Non diss.	SÌ	SÌ	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 [Denominazione.....]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

<sup>28</sup> Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

<sup>29</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>30</sup> Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.



### 3.2. Incidenza prevista sulle spese

#### 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	Numero 2	Crescita sostenibile: Risorse naturali
---	-------------	--

[Organismo]: Agenzia europea dell'ambiente:			Anno 2019	Anno 2020	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			<b>TOTALE 2019-2020</b>
Titolo 1: Spese per il personale	Impegni	(1)	0,150	0,200						0,350
	Pagamenti	(2)	0,150	0,200						0,350
Titolo 2: Spese per infrastrutture e spese di funzionamento	Impegni	(1a)								
	Pagamenti	(2a)								
Titolo 3: Spese operative	Impegni	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Pagamenti	(3b)	0,250	0,175						0,425
<b>TOTALE degli stanziamenti per [Organismo] &lt;AEA&gt;</b>	Impegni	= 1 + 1a + 3a	0,400	0,375						0,775
	Pagamenti	=2 + 2a + 3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti [dell'organismo]*

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

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati  ↓			Anno 2019		Anno 2020		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE			
	RISULTATI																			
	Tipo <sup>31</sup>	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 <sup>32</sup> ...																				
- Istituzione di una piattaforma per la comunicazione			1	0,250																0,250
Assistenza valutazioni di GQ/CQ dettagliate - trasmissione dati da parte di SM/Costruttori - comunicazione con paesi e costruttori, gestione e manutenzione delle basi di dati, helpdesk, ecc.					1	0,175														0,025
- Risultato																				

<sup>31</sup> I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti, ecc.).

<sup>32</sup> Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici...".

Totale parziale dell'obiettivo specifico 1	1	0,250	1	0,175													0,275	
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																		
- Risultato																		
Totale parziale dell'obiettivo specifico 2																		
<b>COSTO TOTALE</b>	1	0,250	1	0,175													0,275	

### 3.2.3. Incidenza prevista sulle risorse umane dell'AEA

#### 3.2.3.1. Sintesi

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

Mio EUR (al terzo decimale)

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno <b>2019</b>	Anno <b>2020</b>	Anno <b>N+2</b>	Anno <b>N+3</b>	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	<b>TOTALE 2019+2020</b>
--	---------------------	---------------------	--------------------	--------------------	---	-----------------------------

Funzionari (gradi AD)							
Funzionari (gradi AST)							
Agenti contrattuali	0,150	0,200					<b>0,350</b>
Agenti temporanei							
Esperti nazionali distaccati							

<b>TOTALE</b>	<b>0,150</b>	<b>0,200</b>					<b>0,350</b>
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

#### Incidenza stimata sul personale (ETP aggiuntivi) – Tabella dell'organico

Categoria e grado	Anno 2019	Anno 2020	Anno N+2	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				
AD10				

AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Totale AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Totale AST				
Totale AST/SC 6				
Totale AST/SC 5				
Totale AST/SC 4				
Totale AST/SC 3				
Totale AST/SC 2				
Totale AST/SC 1				
Totale AST/SC				
TOTALE GENERALE				

Incidenza stimata sul personale (aggiuntivo) – personale esterno

Agenti contrattuali	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)
Gruppo di funzioni IV	1	1		
Gruppo di funzioni III	1(*)	1		
Gruppo di funzioni II				
Gruppo di funzioni I				
Totale	2	2		

(\*) l'assunzione è prevista per la metà del 2019.

Esperti nazionali distaccati	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)
Totale				

Indicare la data prevista di assunzione e adeguare l'importo di conseguenza (se l'assunzione avviene a luglio, viene calcolato soltanto il 50% del costo medio) aggiungendo ulteriori spiegazioni nell'allegato.

Oltre all'agente temporaneo e all'agente contrattuale attualmente in servizio presso l'AEA che svolgono compiti legati al monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei furgoni<sup>33</sup>, alla luce della durata illimitata delle attività supplementari proposte per l'Agenzia, l'AEA necessita di altri due agenti contrattuali cui saranno affidate le seguenti funzioni:

- istituzione, gestione e mantenimento dei nuovi flussi di comunicazione e delle nuove infrastrutture per la trasmissione elettronica di tali comunicazioni, compresi tutti gli aspetti informatici, relativi ai dati riguardanti i veicoli pesanti;
- esecuzione di valutazioni dettagliate della qualità dei dati e realizzazione di controlli di qualità dei dati presentati dagli Stati membri e dai costruttori, in particolare coordinando le comunicazioni con le autorità degli Stati membri e con gli esperti del settore e istituendo un opportuno helpdesk;
- raccolta e pubblicazione dei dati sul sito web dell'AEA per la Commissione europea e per gli altri portatori di interessi.

Un agente contrattuale (gruppo di funzioni IV) prenderebbe servizio nel 2019 per preparare ed attuare il sistema di comunicazione, in modo che questo sia pienamente operativo nel 2020. Il secondo agente contrattuale (gruppo di funzioni III) comincerebbe a lavorare nel secondo

<sup>33</sup> Regolamenti (CE) n. 443/2009 e (CE) n. 510/2011.

semestre del 2019 partecipando alla fase attuativa del sistema di comunicazione e alla preparazione dei sistemi di garanzia della qualità e di controllo della qualità dei dati.

L'impatto sul bilancio è stato quindi calcolato ipotizzando un costo medio di 100 000 EUR per agente contrattuale all'anno.

### 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

L'iniziativa proposta comporta, per gli anni 2019 e 2020, un aumento della programmazione finanziaria relativa al contributo a favore dell'Agenzia europea dell'ambiente, finanziata dalla linea di bilancio 07 02 06, pari agli importi indicati nella tabella 3.2.1.

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale<sup>1</sup>.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

### 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE degli stanziamenti cofinanziati								

<sup>1</sup> Cfr. gli articoli 11 e 17 del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020.



### 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
  - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa <sup>2</sup>					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3			
Articolo ....								

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la linea o le linee di spesa interessata/e.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

<sup>2</sup>

Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 25% per spese di riscossione.