

- (12) La transizione verso una mobilità a zero emissioni dovrebbe essere equa e socialmente accettabile. Occorre pertanto tenere conto degli effetti sociali di tale transizione lungo tutta la catena di valore del settore automobilistico e affrontare in modo proattivo le conseguenze sull'occupazione. È quindi necessario elaborare programmi mirati a livello di Unione, nazionale e regionale per la riconversione, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori nonché iniziative di formazione e di ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti. Nel quadro di tale transizione, l'occupazione femminile e le pari opportunità in tale settore, andrebbero potenziate.
- (13) Una transizione riuscita verso una mobilità a zero emissioni richiede un approccio integrato ed il giusto contesto, che consenta di stimolare l'innovazione e mantenere la leadership tecnologica dell'Unione in tale settore. A tal fine sono necessari investimenti pubblici e privati nella ricerca e innovazione, una maggiore offerta di veicoli a basse e zero emissioni, la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento e l'integrazione nei sistemi dell'energia nonché l'approvvigionamento sostenibile di materiali e la produzione sostenibile, il riutilizzo e il riciclaggio di batterie in Europa. Ciò richiede un'azione coerente a livello di Unione, nazionale, regionale e locale.
- (14) Nell'ambito dell'attuazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(8)</sup>, una nuova procedura di prova per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, così come del loro consumo di carburante — la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure — «WLTP») — stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151 <sup>(9)</sup> della Commissione, ha iniziato ad essere applicata nel 2017. Tale procedura di prova fornisce valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante che dovrebbero rispecchiare meglio le condizioni reali.

È pertanto opportuno che i nuovi obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> siano basati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate a seguito di tale procedura di prova. Considerando tuttavia che le emissioni di CO<sub>2</sub> basate sulla WLTP saranno disponibili ai fini della conformità all'obiettivo a partire dal 2021, è opportuno che i nuovi livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> siano definiti come livelli di riduzione stabiliti in relazione agli obiettivi del 2021, calcolati sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate ai fini della procedura di prova delle emissioni WLTP. Onde garantire la robustezza e la rappresentatività dei valori utilizzati come punto di partenza per definire gli obiettivi di riduzione delle emissioni da applicare nel 2025 e nel 2030, le condizioni per effettuare dette misurazioni sono state precisate nell'ambito dell'attuazione dei regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 <sup>(10)</sup> e (UE) 2017/1153 <sup>(11)</sup>.

- (15) È importante che la fissazione dei requisiti di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco autovetture nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione.
- (16) La valutazione della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(12)</sup> eseguita dalla Commissione nel 2016 ha individuato la necessità di chiarire e semplificare ulteriormente tale atto legislativo, accrescendone così la rilevanza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza. La Commissione dovrebbe pertanto procedere al riesame di tale direttiva entro il 31 dicembre 2020 e presentare, se del caso, una proposta legislativa pertinente. Al fine di promuovere la diffusione dei veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante e più rispettosi dell'ambiente, tale revisione dovrebbe in particolare valutare l'inclusione dei veicoli commerciali leggeri e la necessità di requisiti dell'Unione in materia di etichettatura meglio concepiti e maggiormente armonizzati, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile utilizzo circa i benefici dei veicoli a zero e a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici.

<sup>(8)</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>(9)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

<sup>(10)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova e che modifica il regolamento (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

<sup>(11)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

<sup>(12)</sup> Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

