



COMMISSIONE EUROPEA

*Bruxelles, 4.9.2023
C(2023) 5928 final*

*On. Ignazio LA RUSSA
Presidente del Senato della Repubblica
Piazza Madama
00186 ROMA*

Signor Presidente,

la Commissione ringrazia il Senato della Repubblica per il parere motivato sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 {COM(2023) 88 final}.

Una volta adottata, la proposta della Commissione sosterrà il conseguimento degli obiettivi climatici di riduzione di almeno il 55 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050, stabiliti nella normativa europea sul clima¹. La proposta contribuirà inoltre ad attenuare la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili, in linea con il piano REPowerEU².

Definire obiettivi ambiziosi e realistici in materia di emissioni di CO₂ comporterà vantaggi per gli operatori e gli utenti dei trasporti europei in quanto vi sarà una maggiore diffusione di veicoli più efficienti dal punto di vista energetico. La proposta invia inoltre al mercato il necessario segnale a lungo termine per convogliare gli investimenti verso tecnologie a zero emissioni, che rafforzerebbero la leadership dell'industria dell'UE in ambito di tecnologia e innovazione.

La Commissione ha esaminato attentamente i rilievi mossi dal Senato della Repubblica nel parere motivato e li ha presi in seria considerazione.

Principalmente il Senato della Repubblica rileva di non considerare alcuni aspetti della proposta conformi ai principi di sussidiarietà e proporzionalità. I principali rilievi mossi si riferiscono ai livelli più rigorosi di emissioni di CO₂ e alla tempistica di riduzione (anche per gli autobus urbani), alla necessaria infrastruttura a zero emissioni, che potrebbe risultare insufficiente a garantire la crescente elettrificazione dei veicoli (in

¹ Regolamento (UE) 2021/1119.

² COM(2020) 230 final.

particolare per il trasporto sulle lunghe distanze), alla capacità dell'industria di provvedere al parco veicoli necessario, al livello del sistema sanzionatorio per l'eventuale mancato rispetto dei target e alla necessità di investimenti per soddisfare i requisiti normativi.

La Commissione è lieta di poter chiarire alcuni punti della proposta nell'allegato.

Il parere motivato del Senato della Repubblica è stato trasmesso ai rappresentanti della Commissione nei negoziati dei colegislatori, vale a dire il Parlamento europeo e il Consiglio, e alimenterà tali discussioni.

Confidando di aver così chiarito i punti sollevati dal Senato della Repubblica, la Commissione attende con interesse di proseguire il dialogo politico in futuro.

La prego di accogliere, signor Presidente, i sensi della mia più alta stima.

Maroš Šefčovič
Vicepresidente esecutivo

PER COPIA CONFORME
Per la Segretaria generale

Martine DEPREZ
Direttrice
Processo decisionale e collegialità
COMMISSIONE EUROPEA

Allegato

Dopo aver attentamente esaminato i rilievi mossi dal Senato della Repubblica nel suo parere motivato, la Commissione formula le seguenti osservazioni, raggruppate per argomento.

Il parere motivato ritiene biasimevole che il principio di sussidiarietà non sia rispettato, in quanto non risultano adeguatamente dimostrati dalla Commissione né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento prospettato. La proposta della Commissione è corredata di una dettagliata valutazione d'impatto³, che dimostra la necessità, il valore aggiunto e la proporzionalità dell'iniziativa.

Sono stati mossi rilievi ambientali in merito ai presunti danni causati dall'alimentazione elettrica dei veicoli, dal momento che la proposta aumenterebbe la domanda di energia elettrica e idrogeno nel trasporto su strada. Il sistema per lo scambio di quote di emissioni (ETS) e la direttiva sull'energia da fonti rinnovabili⁴ (RED) stanno dando impulso alla decarbonizzazione della produzione di energia elettrica, facendo sì che i veicoli a zero emissioni siano progressivamente alimentati da fonti energetiche rinnovabili, permettendo di conseguire la decarbonizzazione di tutte le emissioni "dal pozzo alla ruota".

Il piano per l'obiettivo climatico⁵ indica che il comparto dei veicoli pesanti dovrà contribuire maggiormente alla decarbonizzazione del trasporto su strada, andando oltre rispetto all'ambizione del regolamento vigente. La valutazione d'impatto mostra inoltre che il settore presenta un elevato potenziale di diffusione di veicoli a zero emissioni e di conseguenza di riduzione delle emissioni di CO₂. Anche i principali costruttori dell'UE hanno ripetutamente confermato di essere tecnologicamente pronti ad affrontare la transizione verso una mobilità a zero emissioni, come dimostrano le loro dichiarazioni pubbliche sulla quota prevista di veicoli a zero emissioni da commercializzare e i corrispondenti modelli disponibili.

Tuttavia gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ proposti, in particolare quello relativo alla riduzione del 90 % di CO₂ entro il 2040, contribuiscono all'obiettivo giuridicamente vincolante dell'UE in materia di neutralità climatica, lasciando al contempo un certo margine per i veicoli per i quali la transizione a zero emissioni potrebbe essere difficile. La valutazione d'impatto ha raffrontato le opzioni e ha rilevato che un significativo rafforzamento dell'ambizione apporterebbe notevoli benefici in termini di clima e di ambiente, in maniera efficace sotto il profilo dei costi.

I rilievi mossi in merito all'adeguatezza dell'infrastruttura richiesta per i veicoli a zero emissioni, in particolare per il trasporto sulle lunghe distanze, trovano risposta nel

³ SWD(2023) 88 final.

⁴ COM(2021) 557 final.

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa - Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini {COM(2023) 562 final}.

regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi⁶ (AFIR), proposto dalla Commissione nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" e concordato a livello politico. Il regolamento AFIR fissa obiettivi per la diffusione di infrastrutture di ricarica e rifornimento per i veicoli pesanti a zero emissioni e garantisce una rete ad alta densità, anche per aree di parcheggio sicure e protette e nodi urbani che contribuiranno a eliminare l'iniziale l'ostacolo al mercato. Gli obiettivi dell'AFIR prevedono un livello minimo di disponibilità per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica, per soddisfare le esigenze iniziali del settore. Alcuni costruttori di veicoli pesanti stanno sviluppando reti infrastrutturali proprie di ricarica. Per il resto, la Commissione lavora intensamente per mobilitare gli investimenti pubblici e privati necessari per creare ulteriori infrastrutture e ha ribadito questo impegno politico nel pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci, da essa proposto l'11 luglio 2023. La Commissione accoglierà con favore ulteriori scambi di vedute sulle esigenze infrastrutturali qualora l'Italia li ritenga utili.

Per quanto riguarda i rilievi ambientali mossi in merito ai presunti danni causati dall'alimentazione elettrica dei veicoli, la proposta aumenterebbe la domanda di energia elettrica e idrogeno nel trasporto su strada. Il sistema per lo scambio di quote di emissioni (ETS) e la direttiva sull'energia da fonti rinnovabili⁷ (RED) daranno impulso alla decarbonizzazione della produzione di energia elettrica, facendo sì che i veicoli a zero emissioni siano progressivamente alimentati da fonti energetiche rinnovabili, permettendo di conseguire la decarbonizzazione di tutte le emissioni "dal pozzo alla ruota".

I rilievi mossi dal Senato della Repubblica sulla sostenibilità ambientale delle batterie e delle relative materie prime critiche sono ripresi dettagliatamente nel Green Deal europeo⁸ e nel piano industriale del Green Deal⁹, volto a rafforzare la competitività dell'industria europea a zero emissioni nette e a sostenere una transizione rapida verso la neutralità climatica. Pile e batterie sono una tecnologia chiave per la transizione verso la neutralità climatica e un'economia più circolare. Per fare delle batterie veri e propri volani della transizione verde, la Commissione ha proposto, nell'ambito del Green Deal europeo, un nuovo regolamento sulle batterie¹⁰ sul quale è stato recentemente raggiunto un accordo politico provvisorio. Poiché l'accesso alle materie prime critiche è fondamentale per la produzione di batterie, a marzo 2023 la Commissione ha presentato un'ambiziosa proposta di normativa europea sulle materie prime critiche¹¹, per garantire l'accesso dell'UE a un approvvigionamento sicuro, diversificato, sostenibile e a prezzi accessibili di materie prime critiche. Ciò consentirà inoltre all'UE di rafforzare il proprio approccio strategico a una catena del valore delle materie prime più resiliente.

Nel parere motivato è stato mosso il rilievo secondo il quale il principio di proporzionalità non è rispettato, data la quantità delle emissioni di gas a effetto serra

⁶ COM(2021) 559 final.

⁷ COM(2021) 557 final.

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹ COM(2023) 62 final.

¹⁰ COM(2020) 798 final.

¹¹ COM(2023) 160 final.

oggetto della proposta. Il piano per l'obiettivo climatico dimostra che tutti i settori devono contribuire maggiormente al conseguimento della neutralità climatica nell'UE entro il 2050, compresi i veicoli pesanti.

Per quanto riguarda le potenziali difficoltà dovute al requisito delle zero emissioni per i nuovi autobus urbani, va osservato che, data la lunga vita media di tali mezzi di trasporto, la diffusione di autobus a zero emissioni nel parco veicoli sarà graduale. Il modello di utilizzo ottimale permette di ricaricare gli autobus urbani di notte a una potenza moderata. Gli autobus elettrici e ad idrogeno sono già una realtà: nel 2021 rappresentavano effettivamente una quota significativa della nuova flotta in alcuni Stati membri. Inoltre molte città stanno sviluppando politiche locali in materia di mobilità urbana sostenibile e neutralità climatica, come, ad esempio, la missione "100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030", che annovera tra i firmatari 100 città dell'UE¹². I trasporti pubblici a zero emissioni saranno fondamentali per conseguire tale obiettivo di neutralità.

Ad ogni modo, gli Stati membri in difficoltà possono esentare un numero limitato di autobus dall'ambito di applicazione normativo, a patto di confermare e giustificare che l'interesse pubblico non potrebbe essere tutelato allo stesso modo con un autobus a zero emissioni a causa di una morfologia territoriale specifica o di circostanze meteorologiche particolari.

Per quanto riguarda le tempistiche di riduzione e le potenziali ripercussioni sulla transizione sia per l'industria manifatturiera che per gli operatori dei trasporti, le dichiarazioni dei principali costruttori dell'UE sono generalmente in linea con gli obiettivi proposti. Tuttavia, poiché per i veicoli pesanti il numero di modelli è relativamente limitato, nella proposta sono state mantenute le disposizioni in materia di crediti e debiti per la conformità già previste dal regolamento attualmente in vigore, così da offrire maggiore flessibilità ai costruttori.

Per quanto riguarda le questioni relative agli operatori dei trasporti, la valutazione d'impatto mostra che le norme proposte apporteranno benefici economici, in termini di costo totale di proprietà, agli utenti di prima, seconda e terza mano dei veicoli, anche per le piccole e medie imprese. Ciò è dovuto al minor costo dell'energia utilizzata per l'alimentazione dei veicoli stessi. Inoltre le norme più rigorose in materia di emissioni di CO₂ renderanno i veicoli pesanti a zero emissioni più accessibili grazie a economie di scala, anche per le piccole e medie imprese. Sono disponibili possibilità di finanziamento specifiche dell'UE per garantire che, sul piano sociale, la transizione sia giusta ed equa per i piccoli e medi trasportatori e per agevolare la riqualificazione e il miglioramento delle competenze della forza lavoro interessata dalla transizione verso nuove tecnologie.

Per quanto riguarda il potenziale sistema sanzionatorio per i costruttori, già previsto nell'attuale regolamento, va sottolineato che la conformità è fondamentale per garantire l'efficacia di qualsiasi requisito normativo e per incentivare i costruttori a raggiungere gli obiettivi in materia di emissioni.

¹² La Commissione annuncia le 100 città che parteciperanno alla missione dell'UE:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP_22_2591