



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento 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

- **Codice della proposta:** COM(2023) 88 final del 14/02/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0042(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

In linea con il Green Deal europeo, il Regolamento (UE) 2021/1119 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (c.d. Legge europea per il clima) ha stabilito un obiettivo UE vincolante di riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, nonché un obiettivo di neutralità climatica al 2050.

Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha presentato il pacchetto "*Fit for 55*" che include le revisioni dei principali provvedimenti legislativi in materia di clima ed energia che consentiranno di dare attuazione all'obiettivo europeo al 2030 e di porre l'UE sulla strada per raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica entro il 2050.

Il 14 febbraio è stata presentata la proposta di revisione del Regolamento (UE) 2019/1242 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi (Regolamento CO₂ HDV). La proposta di Regolamento è parte integrante pacchetto "*Fit for 55*" ed è complementare alla revisione del Regolamento (UE) 2019/631 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi (C.d. Regolamento CO₂ auto/van) recentemente adottato.

La proposta di Regolamento CO₂ HDV contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, e a porre l'UE sul cammino verso la neutralità climatica al 2050. La proposta di Regolamento, inoltre, contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti stabiliti dal

Regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi (c.d. Regolamento *Effort sharing*).

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica della proposta è l'articolo 192 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). La proposta persegue un obiettivo legittimo rispetto al campo di applicazione degli articoli da 191 a 193 del TFUE che specificano le competenze dell'Unione Europea in materia di cambiamenti climatici.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in considerazione degli effetti transfrontalieri dei cambiamenti climatici e della necessità di tutelare il mercato unico nei settori dei veicoli, dei servizi di trasporto e dei carburanti.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto conforme a quanto previsto nel quadro dell'UE per le politiche del clima e dell'energia al 2030.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è sostanzialmente positiva e urgente in quanto allineata agli obiettivi generali stabiliti dall'Unione europea di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra. Tuttavia, sono in corso di valutazione gli elementi costitutivi della proposta, con particolare riferimento agli obiettivi di riduzione proposti e alle flessibilità previste.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale in quanto contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione nazionale delle emissioni al 2030 di cui al Regolamento *Effort sharing*. Tuttavia, si ritiene indispensabile giungere ad un provvedimento equilibrato che coniughi opportunamente la salvaguardia ambientale con la minimizzazione dei possibili impatti a livello sociale, economico e produttivo.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

La proposta è stata presentata al Consiglio dei Ministri dell'Ambiente lo scorso 16 marzo e in seno al Gruppo Ambiente del Consiglio (WPE), il 7 e 23 marzo u.s.. Sono in corso analisi e approfondimenti, relativi alla valutazione di impatto che accompagna la proposta, nonché ad alcuni elementi della proposta, quali, in particolare, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ a livello EU e gli strumenti di flessibilità. Ad una prima analisi, considerato l'attuale livello di sviluppo di tecnologie a zero emissioni e della relativa infrastruttura, gli obiettivi di riduzione proposti, ed in particolare quello al 2030, appaiono estremamente sfidanti per i costruttori. È in

valutazione anche l'impatto sulle amministrazioni pubbliche dell'obiettivo di vendita al 2030 di bus urbani esclusivamente a zero emissioni. Da valutare, infine, il mantenimento di meccanismi di incentivazione per i veicoli a basse e zero emissioni, di adeguati strumenti di flessibilità e l'introduzione di un meccanismo che consenta ai produttori di HDV di contabilizzare l'utilizzo di carburanti a basse e zero emissioni, ai fini del rispetto dell'obiettivo di riduzione delle emissioni.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La proposta di regolamento ha un trascurabile impatto finanziario per la pubblica amministrazione in quanto il sistema di monitoraggio, rendicontazione e sorveglianza previsto dal Regolamento è già in fase di implementazione a seguito dell'adozione del vigente Regolamento CO2 HDV e del Regolamento (UE) 2018/956 concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi e successive modifiche.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di Regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto essa va a modificare i Regolamenti (UE) 2019/1242 e (UE) 2018/956 già oggetto di implementazione a livello nazionale.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La proposta di Regolamento non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Dalla proposta di Regolamento non si prevedono ulteriori effetti per l'organizzazione della pubblica amministrazione dal momento che gli obiettivi di riduzione sono a capo dei costruttori di veicoli e che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) è già competente sul monitoraggio, sorveglianza e rendicontazione delle emissioni di CO2 dei veicoli a motore.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Si prevedono effetti positivi sui cittadini rientrando, la proposta, tra le misure a supporto della lotta ai cambiamenti climatici.

La transizione verso una mobilità a zero-basse emissioni presenta impatti diversificati nei vari settori produttivi coinvolti. In primis, i costruttori di veicoli commerciali pesanti sono chiamati ad intraprendere rilevanti investimenti al fine di rinnovare il parco tecnologico delle proprie flotte per poter rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla proposta di Regolamento. Sarà richiesta, inoltre, un'accelerazione dell'adeguamento dell'intera filiera dell'industria che comporterà la nascita/riconversione di nuovi insediamenti produttivi e la necessità di formazione/aggiornamento di nuovi profili professionali. In aggiunta, impatti sono attesi nel settore della produzione e distribuzione dei carburanti tradizionali, e nelle filiere dei biocombustibili avanzati.

Al contempo, il provvedimento favorirà altri settori produttivi, quali società di servizi energetici, componentistica elettronica, industria manifatturiera dei materiali plastici, elettronici, dei metalli, delle batterie, nonché promuoverà la ricerca e l'innovazione nel settore della mobilità e dei nuovi materiali.

Altro

La presente relazione è stata predisposta in coordinamento con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate.



Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento 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

- Codice della proposta: COM(2023) 88 final del 14/02/2023
- Codice interistituzionale: 2023/0042(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)