

Da: MIT Legislativo Segreteria <legislativo.segr@mit.gov.it>
Inviato: mercoledì 3 novembre 2021 15:51
A: info attive <infoattive@governo.it>
Oggetto: COM(2021)556_richiesta_relazione_sollecito
Priorità: Alta

Si trasmette la relazione relativa alla proposta di atto legislativo di cui all'oggetto.
Cordiali saluti



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
Segreteria Ufficio Legislativo
P. le di Porta Pia, 1 - ROMA
Tel. 06-4412.3201 -
e-mail: legislativo.segr@mit.gov.it

Da: info attive <infoattive@governo.it>

Inviato: giovedì 28 ottobre 2021 11:37

A: MIT Legislativo Segreteria <legislativo.segr@mit.gov.it>; Palermo Carmela Chiara <chiara.palermo@mit.gov.it>; Cacopardi Grazia Maria <cacopardi.gm@mit.gov.it>; 'segr.dipinfra@mit.gov.it' <segr.dipinfra@mit.gov.it>; Dipartimento Trasporti e Navigazione - Segreteria <segr.dtn@mit.gov.it>

Cc: Petralia Daria Provvidenza <D.Petralia@governo.it>

Oggetto: COM(2021)556_richiesta_relazione_sollecito

La presente mail proviene da un account email esterno al dominio MIT.
Si raccomanda di trattare con attenzione link ed allegati in essa eventualmente contenuti.

Con nota prot. 8454 del 14/09/2021 che si allega, ai sensi dell'art. 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012, è stata richiesta la relazione relativa alla proposta di atto legislativo di cui all'oggetto, accompagnata dalla tabella di corrispondenza.

Considerato che il termine di scadenza era previsto in data 04/10/2021, si sollecita quanto richiesto, al fine di consentire a questo Ufficio il successivo inoltro alle Camere (art. 6, comma 5 della legge 234/2012).

In caso di avvenuto invio della suddetta relazione, si chiede di volere cortesemente comunque ritrasmetterla a questo indirizzo.

Si ringrazia per la consueta collaborazione.

Cordiali saluti



DIPARTIMENTO
POLITICHE EUROPEE
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

SERVIZIO INFORMATIVE PARLAMENTARI E CORTE DI GIUSTIZIA UE

Largo Chigi, 19

00187 - Roma

infoattive@governo.it

Da: info attive

Inviato: mercoledì 15 settembre 2021 10:12

A: legislativo.segr@mit.gov.it

Cc: chiara.palermo@mit.gov.it; cacopardi.gm@mit.gov.it; segr.dipinfra@mit.gov.it; dt.segr@mit.gov.it; nucleovalutazione.attive@minambiente.it; ufficiolegislativo.segreteria@mite.gov.it; nucleovalutazioneattive@mise.gov.it; stefano.varone@mise.gov.it; daniela.landi@mise.gov.it; paolo.casalino@mise.gov.it; massimiliano.bruno@mise.gov.it; dgue.segreteria@esteri.it; 'rpue.pe@esteri.it' (rpue.pe@esteri.it) <rpue.pe@esteri.it>; segreteria tecnica capodip <segreteria tecnicacapodip@politicheeuropee.it>; Segreteria ufficio politiche europee <Segreteria.ufficiopoliticheeuropee@governo.it>; Segreteria Cia <segreteriaciae@governo.it>; Mercato interno DPE <MercatointernoDPE@governo.it>; Coordinamento Aiuti di Stato <coordinamentoaiutidistato@governo.it>; Petralia Daria Provvidenza <D.Petralia@governo.it>

Oggetto: COM(2021)556 richiesta relazione

Si trasmette la nota di questo Dipartimento prot. 8454 del 14/09/2021 di richiesta, ai sensi dell'art. 6 della legge n. 234/2012, della relazione accompagnata dalla tabella di corrispondenza, prevista da DPCM del 17 marzo 2015, in merito al progetto legislativo dell'Unione europea di cui all'oggetto.

Cordiali saluti



DIPARTIMENTO

POLITICHE EUROPEE

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

SERVIZIO INFORMATIVE PARLAMENTARI E CORTE DI GIUSTIZIA UE

LARGO CHIGI, 19

00187 - ROMA

infoattive@governo.it

Relazione
ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto:
Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima
☐ Codice della proposta: COM (2021) 556
☐ Codice interistituzionale: 2021/197(COD)
☐ Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili/Ministero della Transizione ecologica;

Premessa: finalità e contesto

La Commissione europea, con la Comunicazione sul *Green Deal* europeo, ha presentato una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva. La Comunicazione ribadisce l'intenzione della Commissione di innalzare il livello dei suoi obiettivi ambientali e rendere l'Europa il primo continente climaticamente neutro entro il 2050.

Il Consiglio europeo del 10-11 dicembre 2020 ha approvato 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.

Tale obiettivo è stato integrato nel Regolamento "Legge europea per il clima" adottato il 30 giugno 2021.

Il 14 luglio 2021 la Commissione 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 di riduzione delle emissioni del 55% netto entro il 2030 e di porre l'UE sulla strada per raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica entro il 2050.

La proposta di Regolamento in oggetto è relativa agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri ed è complementare alle altre proposte contenute nel pacchetto:

- la revisione della direttiva 2003/87/CE sul sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (direttiva ETS);
- la revisione del 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;
- la revisione del Regolamento relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura (Regolamento LULUCF);
- la modifica della direttiva (UE) 2018/2001 (Direttiva Rinnovabili) al fine di attuare il

nuovo ambizioso obiettivo climatico per il 2030;

- la modifica della direttiva 2012/27/UE (direttiva Efficienza energetica) al fine di attuare il nuovo ambizioso obiettivo climatico per il 2030;
- revisione della direttiva 2014/94/UE sulla diffusione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

In particolare, la progressiva introduzione dei veicoli a zero emissioni richiederà da parte degli Stati membri la realizzazione di idonee infrastrutture per la ricarica elettrica e la fornitura di combustibili alternativi (ad esempio l'idrogeno) così come previsto dalla proposta di Regolamento di revisione della direttiva 2014/94/UE facente parte del sopra citato pacchetto.

L'obiettivo della proposta in argomento è quello di emendare i contenuti del Regolamento UE 2019/631 proponendo obiettivi più ambiziosi di riduzione delle emissioni di CO₂, in particolare:

- per il 2030, una riduzione delle emissioni delle autovetture pari al 55 %, anziché del 37,5% con riferimento agli obiettivi del 2021; per i veicoli commerciali leggeri la riduzione proposta è del 50% rispetto al 31%;
- per il 2035, una riduzione delle emissioni, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri, pari al 100 %.

Inoltre, tra le altre misure proposte nel progetto di revisione, si segnala a decorrere dal 2030 l'eliminazione degli incentivi previsti per i veicoli a zero e ridotte emissioni (ZLEV) e delle deroghe previste per i costruttori di piccoli volumi.

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 combustibili, dei veicoli e dei servizi di trasporto.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, garantendo nel contempo l'equità e la protezione dell'ambiente.

Il Regolamento "Legge europea per il clima" concordato dal Parlamento europeo e dal Consiglio promuove una riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra in tutta l'economia e a livello interno di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050. La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto lo stesso obiettivo di armonizzazione della riduzione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dei veicoli a motore non sarebbe possibile se

perseguito con norme nazionali.

1. 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 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 modifiche relative alle flessibilità.

1. 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 delle emissioni al 2030, garantendo così una transizione verde e giusta in linea con il Green Deal europeo.

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.

1. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

L'obiettivo di riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ al 2035 appare particolarmente sfidante e la sua implementazione a livello nazionale richiederà la presenza di un'adeguata rete di distribuzione di combustibili alternativi come previsto dalla proposta di Regolamento di revisione della direttiva 2014/94/UE, facente parte del pacchetto "Fit for 55". Da valutare, in particolare l'impatto sull'industria dei veicoli commerciali leggeri che è caratterizzata da diverse gamme di prodotto di cui solo una parte deriva dall'automobile. Infatti, una porzione dei veicoli commerciali leggeri più pesanti ha caratteristiche tecniche più prossime a quelle dei camion, e richiede una specifica attenzione nella modulazione degli obiettivi di riduzione.

Tra le altre potenziali criticità si segnala la necessità per i produttori di piccoli volumi (cioè quelli responsabili di un numero di immatricolazioni di auto nuove compreso tra 1 000 e 10.000 o di immatricolazioni di furgoni nuovi compreso tra 1.000 e 22.000 in un anno civile) di continuare ad usufruire anche dopo il 2030 delle possibilità di negoziare con la Commissione limiti di riduzione "ad hoc" (c.d. deroga per piccoli volumi); ad oggi di tale possibilità ne usufruiscono la Piaggio e la Ferrari.

Da valutare anche l'eventuale mantenimento di forme di incentivazione alle case produttrici per l'immatricolazione di autovetture a basse e zero emissioni e l'introduzione di un meccanismo che consenta ai produttori di far valere l'utilizzo di carburanti rinnovabili, ai fini del rispetto del proprio obiettivo di riduzione delle emissioni.

1. Impatto finanziario

La proposta di Regolamento non ha impatto finanziario per la pubblica amministrazione.

1. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di Regolamento non ha un impatto sull'ordinamento nazionale in quanto essa va a modificare un Regolamento UE (2019/631) già oggetto di implementazione a livello nazionale.

1. 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).

1. 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 della mobilità sostenibili (MIMS) è già competente sul monitoraggio delle emissioni di CO2 dei veicoli a motori.

1. 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. Si prevedono oneri non trascurabili per le imprese di settore in merito agli investimenti necessari per l'adeguamento alle disposizioni oggetto della proposta. La progressiva riduzione delle emissioni di CO2 richiederà investimenti in sistemi di propulsione a zero emissioni e l'accelerazione dell'adeguamento dell'intera filiera dell'industria *automotive* verso l'introduzione di tecnologie innovative che comporterà la nascita/riconversione di nuovi insediamenti produttivi e la necessità di formazione/aggiornamento di nuovi profili professionali come ad esempio nella produzione, distribuzione e smaltimento dei prodotti chimici delle batterie.

Altro

La presente relazione è stata predisposta in coordinamento con il Ministero per la Transizione ecologica.

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.
