



Bruxelles, 27 marzo 2023  
(OR. en, it, pl)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0197(COD)**

---

---

**6740/23  
ADD 1 REV 2**

**CODEC 247  
CLIMA 96  
ENV 167  
TRANS 70  
MI 135**

**NOTA PUNTO "I/A"**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Progetto 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 <sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima <b>(prima lettura)</b> - Adozione dell'atto legislativo = Dichiarazioni

---

**Dichiarazione dell'Italia**

L'Italia condivide ed è pienamente impegnata nell'obiettivo di decarbonizzare il settore del trasporto stradale, in quanto la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del settore, in particolare quelle derivanti dalle autovetture e dai veicoli commerciali leggeri, è essenziale per raggiungere gli obiettivi climatici dell'Unione.

Riteniamo che, nel settore del trasporto su strada, la decarbonizzazione debba essere perseguita nel rispetto dei principi di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso le zero emissioni e della neutralità tecnologica.

Siamo certamente favorevoli all'elettrificazione dei veicoli leggeri. Non crediamo, tuttavia, che essa debba rappresentare, nella fase di transizione, l'unico percorso per raggiungere le zero emissioni.

L'elettrificazione richiede cambiamenti significativi nell'intero settore automobilistico che devono essere pianificati e guidati con la dovuta attenzione, al fine di evitare effetti economici, industriali e sociali indesiderati. Le auto con motore termico sono di proprietà di cittadini a basso reddito e rimarranno in circolazione oltre il 2035. Il successo delle auto elettriche dipenderà molto dal modo in cui diventeranno accessibili per questi cittadini.

Nel frattempo, la neutralità tecnologica consentirà agli Stati membri di avvalersi di tutte le soluzioni a loro disposizione per decarbonizzare il settore dei trasporti, a seconda delle circostanze e dei punti di partenza nazionali. L'uso di carburanti rinnovabili, compatibili con i motori termici, garantirà una riduzione immediata delle emissioni senza richiedere ai cittadini sacrifici economici sproporzionati. Forzare l'elettrificazione può, al contrario, comportare il rischio di una mancata accettazione da parte del mercato, che può danneggiare i produttori di auto e furgoni. Inoltre, impedirebbe lo sviluppo tecnologico di motori ibridi a bassissimo impatto ambientale.

Da un punto di vista industriale, l'aumento della domanda di carburanti rinnovabili offrirà un'importante opportunità di conversione al settore petrolchimico.

Stabilendo un obiettivo di riduzione delle emissioni del 100% nel 2035 e non prevedendo alcun incentivo per l'uso di carburanti rinnovabili, il Regolamento proposto non è in linea con il principio di neutralità tecnologica. Pertanto, l'Italia non può sostenerlo.

Ricordiamo che il raggiungimento di un obiettivo di riduzione delle emissioni del 100% dipende da diverse condizioni, tra cui:

- lo sviluppo di una catena di valore dei motori e delle batterie elettriche nell'Unione;
- un approvvigionamento sostenibile e diversificato delle materie prime necessarie;
- adeguate infrastrutture di ricarica e rifornimento;
- un miglioramento della rete elettrica, in modo che possa far fronte all'aumento della domanda;
- un adeguamento dell'intero settore automobilistico, anche attraverso la fornitura delle competenze necessarie;

- l'accettazione da parte del mercato dei nuovi veicoli, che dovrebbero essere disponibili a un prezzo accessibile, in particolare per le famiglie e i consumatori più vulnerabili.

Se tali condizioni, il cui soddisfacimento non dipende dalla sola attuazione del Regolamento 2019/631 e richiederà investimenti significativi e misure di compensazione, non dovessero essere realizzate, l'impatto dell'obiettivo sarebbe grave, in termini economici, sociali e ambientali, oltre che per l'autonomia strategica dell'Unione.

Notiamo, a questo proposito, che finora l'approccio scelto dall'Unione per il settore automobilistico è prevalentemente normativo, mentre Stati Uniti (con l'IRA) e Cina hanno anche adottato piani di stimolo.

Riteniamo pertanto che la Commissione debba:

- sostenere con tutti i mezzi disponibili, legislativi e finanziari, la transizione del settore automobilistico, in particolare delle PMI;
- monitorare e riferire in modo tempestivo ed esaustivo sui progressi verso una mobilità stradale a zero emissioni, considerando tutti i fattori che contribuiscono a una transizione equa ed efficiente dal punto di vista dei costi, compresa una valutazione delle possibili carenze di finanziamento, come indicato nel Regolamento (articolo 14 bis);
- garantire, sulla base del monitoraggio, della valutazione e della relazione di cui sopra, una revisione rigorosa e credibile degli obiettivi nel 2026, come previsto dal regolamento (articolo 15);
- dare seguito alla disposizione che prevede l'immatricolazione, dopo il 2035, di veicoli alimentati esclusivamente con carburanti a zero emissioni di CO<sub>2</sub> (preambolo 11);
- presentare una proposta per includere nel Regolamento meccanismi di contabilizzazione dei benefici, in termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dei carburanti rinnovabili.

### **Dichiarazione della Polonia**

La Polonia si oppone fermamente all'adozione di questo atto legislativo. È contraria ai nuovi costi e oneri trasferiti ai cittadini, ad esempio attraverso l'aumento del costo di accesso ai combustibili.

Gli eventuali costi aggiuntivi derivanti dai nuovi oneri dovrebbero essere sostenuti dai costruttori e non essere trasferiti ai cittadini. La legislazione dell'UE dovrebbe fornire un incentivo ai costruttori di autovetture affinché offrano veicoli a emissioni zero al minor costo possibile per i cittadini.

Dovrebbe tener conto anche delle differenti circostanze dei singoli Stati membri, in modo da evitare di acuire la stratificazione sociale, la povertà o l'esclusione.

Le tendenze volte a ridurre le emissioni dei veicoli dovrebbero considerare il potenziale del mercato in termini sia di particolarità tecnologiche dei costruttori di veicoli o di apparecchiature per veicoli sia di aspetti economici, tenendo debitamente conto della capacità finanziaria dei cittadini del paese.

Inoltre, la Polonia non può accettare l'inclusione di esenzioni per i costruttori di taluni marchi di lusso; ciò è incompatibile con il principio generale secondo il quale le emissioni dovrebbero essere ridotte da tutti i settori in modo socialmente equo. In tempi di crisi si dovrebbero prevedere deroghe per i cittadini più poveri e non per i costruttori di automobili di lusso. La Polonia si dichiara pertanto contraria a questo atto legislativo.

### **Dichiarazione della Finlandia**

Sosteniamo pienamente l'ambizioso pacchetto "Pronti per il 55 %" e accogliamo con favore l'esito della votazione in seno al Parlamento europeo sulla proposta della Commissione, che riflette l'accordo di compromesso raggiunto tra le istituzioni nei triloghi.

Pur concordando con gli obiettivi del regolamento di ridurre le emissioni prodotte dal trasporto su strada in linea con gli obiettivi climatici dell'Unione, ci rammarichiamo del fatto che nel regolamento non siano presi in considerazione i veicoli alimentati a gas. Per noi è importante promuovere l'utilizzo del biometano nei trasporti e, nel corso dei negoziati, abbiamo presentato una proposta di incentivo per i veicoli alimentati a gas. Desideriamo inoltre evidenziare alla Commissione il considerando relativo all'immatricolazione posteriore al 2035 di veicoli che funzionano con combustibili neutri in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Infine, riteniamo essenziale che, nella revisione delle norme in materia di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti, sia mantenuta la neutralità tecnologica.

### **Dichiarazione della Commissione**

La Commissione europea si è impegnata a favore di un regolamento sul clima tecnologicamente neutro, in particolare in relazione al regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione riconosce e conferma la decisione del Parlamento europeo e del Consiglio di includere il considerando 11 nel testo di compromesso concordato per la revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei furgoni nuovi. Per la Commissione il considerando citato costituirà il punto di partenza delle pertinenti iniziative legislative.

Come primo passo, subito dopo l'adozione del regolamento da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, la Commissione intende presentare un regolamento di esecuzione per l'omologazione di tali veicoli, istituendo in tal modo una procedura di omologazione solida e a prova di evasione per i veicoli alimentati esclusivamente, e in modo permanente, con carburanti rinnovabili di origine non biologica. La Commissione si adopererà a favore di procedure rapide in seno al comitato tecnico per i veicoli a motore (TCMV) e perseguirà, nell'ambito del quadro giuridico, una conclusione positiva del processo decisionale.

La Commissione lavorerà inoltre senza indugio all'ulteriore attuazione del considerando 11. A seguito della consultazione dei portatori di interessi, la Commissione proporrà inoltre, in linea con poteri giuridici che le sono stati conferiti nell'autunno 2023, un atto delegato che specifichi in che modo i veicoli che utilizzano esclusivamente elettrocarburanti potrebbero contribuire agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in relazione al regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Qualora i colegislatori respingano la proposta, la Commissione seguirà un altro percorso legislativo, come la revisione del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, almeno per dare attuazione al contenuto giuridico dell'atto delegato.