



**FITA**

**Unione Nazionale Imprese di Trasporto**

**Sede Nazionale**

00162 Roma – Piazza M. Armellini, 9/A

Tel (06) 441881

Fax (06) 44249506 – E Mail: fita@cna.it

**Sede di Bruxelles**

36-38, Rue Joseph II – 1000 –Bruxelles

Tel + 322 2307429

Fax + 322 2307219 – E-Mail: bruxelles@cna.it www.cna.it/fit

**Oggetto: 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9 0025/2023 – 2023/0042(COD))**

La proposta di regolamento sulle emissioni CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi approvata dal Parlamento europeo martedì 21 novembre e che sarà ora oggetto di trattativa con il Consiglio appare molto ambiziosa. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i mezzi medi e pesanti nuovi, compresi i veicoli professionali (come camion per la raccolta rifiuti, ribaltabili o betoniere) sono del 45% per il periodo 2030-2034, del 65% per il 2035-2039 – mentre i deputati della commissione ambiente si erano accordati sul 70%- e del 90% dal 2040 in poi. È stato introdotto un importante emendamento, l'87, sui carburanti sintetici e/o rinnovabili quali i biocarburanti, il biogas, i combustibili da biomassa, i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (RFNBO) o i carburanti derivanti da carbonio riciclato (RCF), che li riconosce come CO<sub>2</sub> neutrali.

Approvata poi la proposta della Commissione di autorizzare l'immatricolazione di nuovi autobus urbani a zero emissioni a partire dal 2030 e l'esenzione temporanea (fino al 2035) per gli autobus urbani alimentati a biometano a rigorose condizioni.

L'Unione europea nel raggiungimento di tali obiettivi dovrà tenere conto dell'attuale situazione del parco veicolare circolante ed impegnarsi con sussidi concreti e cospicui per la sostituzione dei veicoli più datati. Inoltre, l'infrastruttura stradale e urbana dovrà essere pronta a supportare le nuove tecnologie con una rete capillare di punti di ricarica di cui al momento non si vede traccia.

CNA FITA, tramite l'ufficio di CNA Bruxelles, ha fatto pervenire agli europarlamentari la propria posizione e i propri emendamenti sulla proposta di regolamento. Parte dei nostri emendamenti sono stati recepiti in alcuni passaggi del testo definitivo che riportiamo qui di seguito:

#### **Emendamento 10**

Proposta di regolamento

Considerando 10

In tale contesto dovrebbero essere fissati nuovi obiettivi più rigorosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi dal 2030 in poi. Questi obiettivi dovrebbero esse se fissati a un livello tale da inviare un segnale forte che acceleri la diffusione di veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione, stimoli l'innovazione nelle tecnologie a emissioni zero in modo efficiente sotto il profilo dei costi, ***invii il segnale necessario per accelerare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento in tutta l'Unione, assicuri la competitività a lungo termine dell'industria dell'Unione in un mercato globale e contribuisca a ridurre i costi di esercizio per le imprese di trasporto, garantendo nel contempo il conseguimento da parte dell'Unione dei suoi obiettivi in materia di clima e inquinamento atmosferico.***

## **Emendamento 12**

Proposta di regolamento

Considerando 11 – comma 1

La nuova strategia industriale aggiornata prevede la creazione congiunta dei percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi. In questo contesto si sta lavorando a un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità che accompagni la transizione della catena del valore del settore automobilistico. Il percorso è tracciato con un'attenzione particolare alle PMI della filiera automobilistica e alla consultazione delle parti sociali, anche da parte degli Stati membri, si basa sull'agenda europea per le competenze, con iniziative quali il patto per le competenze per mobilitare il settore privato e altri portatori di interessi ai fini della riconversione professionale e del miglioramento delle competenze della forza lavoro europea in prospettiva della transizione verde e digitale, e si avvale del meccanismo di incentivazione dei talenti nel quadro dell'iniziativa "Utilizzo dei talenti nelle regioni d'Europa". Nel percorso di transizione si stanno vagliando gli interventi e incentivi opportuni a livello europeo e nazionale per migliorare l'accessibilità economica dei veicoli a emissioni zero. Tra questi vi sarebbe la possibilità che gli Stati membri usino il Fondo sociale per il clima proposto per assistere le microimprese nell'acquisto di autocarri a emissioni zero. ***È opportuno riservare una particolare attenzione anche agli effetti che tale transizione avrà sulle PMI lungo la catena di approvvigionamento.***

## **Emendamenti 85, 124 e 133**

Proposta di regolamento

Considerando 15 bis (nuovo)

***(15 bis) I carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come biogas, biocarburanti o carburanti sintetici, possono, già oggi, contribuire a una significativa riduzione della CO<sub>2</sub> e al miglioramento della qualità dell'aria, nonché avere un ruolo fondamentale nella transizione. Nel contempo, possono far parte della soluzione in futuro nei casi in cui sia difficile o impossibile disporre di un autocarro elettrico o a idrogeno.***

## **Emendamento 28**

Proposta di regolamento

Considerando 27 bis (nuovo)

***Le aree urbane, nelle quali sono già stati stanziati o realizzati investimenti significativi per convertire le infrastrutture e consentire in tal modo l'uso del biometano negli autobus urbani per un lungo periodo di tempo, possono avere la facoltà di chiedere alla Commissione una deroga temporanea all'obiettivo relativo agli autobus urbani. Tali deroghe dovrebbero cessare entro il 2035.***

## **Emendamenti 87 e 135**

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera i

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 3 – punto 23 bis (nuovo)

***(23 bis) "carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>": tutti i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 per i quali le emissioni del carburante al momento dell'uso (eu) possono essere considerate pari a zero, in quanto, ad esempio, l'equivalente di CO<sub>2</sub> del carbonio incorporato nella composizione chimica del carburante al momento dell'uso (eu) è di origine biogenica e/o è stato catturato, in tal modo evitandone l'emissione come CO<sub>2</sub> nell'atmosfera, o l'equivalente di CO<sub>2</sub> è stato catturato dall'atmosfera. I suddetti***

*carburanti comprendono i carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali i biocarburanti, il biogas, i combustibili da biomassa, i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (RFNBO) o i carburanti derivanti da carbonio riciclato (RCF). Possono rientrare nella definizione di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> anche altri combustibili non elencati nella direttiva 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di cui sopra e i criteri di sostenibilità della suddetta direttiva e dei relativi atti delegati. Una miscela di due o più carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> è considerata un carburante neutro dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>.*

### **Emendamento 63**

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 18

Regolamento (UE) 2019/1242

Articolo 15 – paragrafo 1

**1. 1. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione riesamina l'efficacia e gli effetti del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame. In tale relazione, la Commissione valuta in particolare:**

**i) il numero di immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri;**

**ii) i progressi compiuti nella realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri;**

**iii) esclusivamente ai fini del presente regolamento, anche i veicoli pesanti e le combinazioni di veicoli, tenendo conto dei pesi e delle dimensioni applicabili al trasporto nazionale, per esempio i concetti modulari e intermodali, valutando nel contempo eventuali aspetti di sicurezza ed efficienza dei trasporti, nonché eventuali effetti intermodali, ambientali, infrastrutturali e di rimbalzo, come pure la situazione geografica degli Stati membri;**

**iv) gli impatti sull'occupazione, in particolare sulle microimprese e sulle piccole e medie imprese (PMI), l'efficacia delle misure a sostegno della riqualificazione e del miglioramento delle competenze della forza lavoro e l'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità stradale a zero emissioni;**

**v) se sia ancora giustificato mantenere l'esenzione per i costruttori che producono pochi veicoli di cui all'articolo 6 ter del presente regolamento, in vista del conseguimento di un equilibrio tra le emissioni e gli assorbimenti di gas a effetto serra in tutti i settori nell'Unione al più tardi entro il 2050, come stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119;**

**vi) l'impatto della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per i veicoli pesanti nuovi a emissioni zero immessi sul mercato dell'Unione;**

**vii) l'impatto dell'inclusione dei veicoli per uso speciale, fuoristrada e fuoristrada per uso speciale tra i veicoli soggetti agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;**

**viii) una valutazione del livello dell'indennità per le emissioni di CO<sub>2</sub> in eccesso al fine di garantire che essa ecceda la media dei costi marginali delle tecnologie necessarie al conseguimento degli obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub>.**