

Proposta di revisione degli standard di emissioni di CO₂ per i mezzi pesanti

[COM\(2023\) 88 final](#)

14-02-2023

Obiettivo della proposta

La proposta aggiorna i target di riduzione delle emissioni per i veicoli di nuova immatricolazione previsti dal [Regolamento \(UE\) 2019/1242](#).

In particolare:

- include nell'obbligo di abbattimento delle emissioni nuove tipologie di veicoli;
- formula nuovi target di abbattimento delle emissioni per i veicoli di nuova costruzione a partire dal 2030.

In sintesi, la proposta obbliga i **costruttori** a immettere sul mercato solamente veicoli che permettano rispettare i nuovi target fissati.

Veicoli interessati

- a) N2 e N3 (specifici sottogruppi):
- autocarri e trattori 4x2 con MCPC > 16 ton
 - autocarri e trattori 6x2;



Già previsti dal
Regolamento
2019/1242

- b) N2 e N3 (tutti);
- c) **O3 e O4**
- d) M2 e M3



Previsti dalla nuova
proposta

Nuovi standard – *veicoli a motore*

Obiettivi previsti dal regolamento (UE) 2019/1242

- Meno **15%** (rispetto al 2019) di emissioni di CO₂ dal **2025**
- ~~• Meno 30% di emissioni di CO₂ a partire 2030~~

Obiettivi previsti dalla proposta di modifica del Regolamento

- Meno **45%** (rispetto al 2019) dal **2030**
- Meno **65%** dal **2035**
- Meno **90%** dal **2040** in poi

Resta valido per i sottogruppi N2 e N3 individuati dal Regolamento 2019/1242 (4x2 > 16ton e 6x2)

Previous targets

2025



-15%

2030



-30%

2030



-45%

New targets
(compared to
2019 levels):

2035

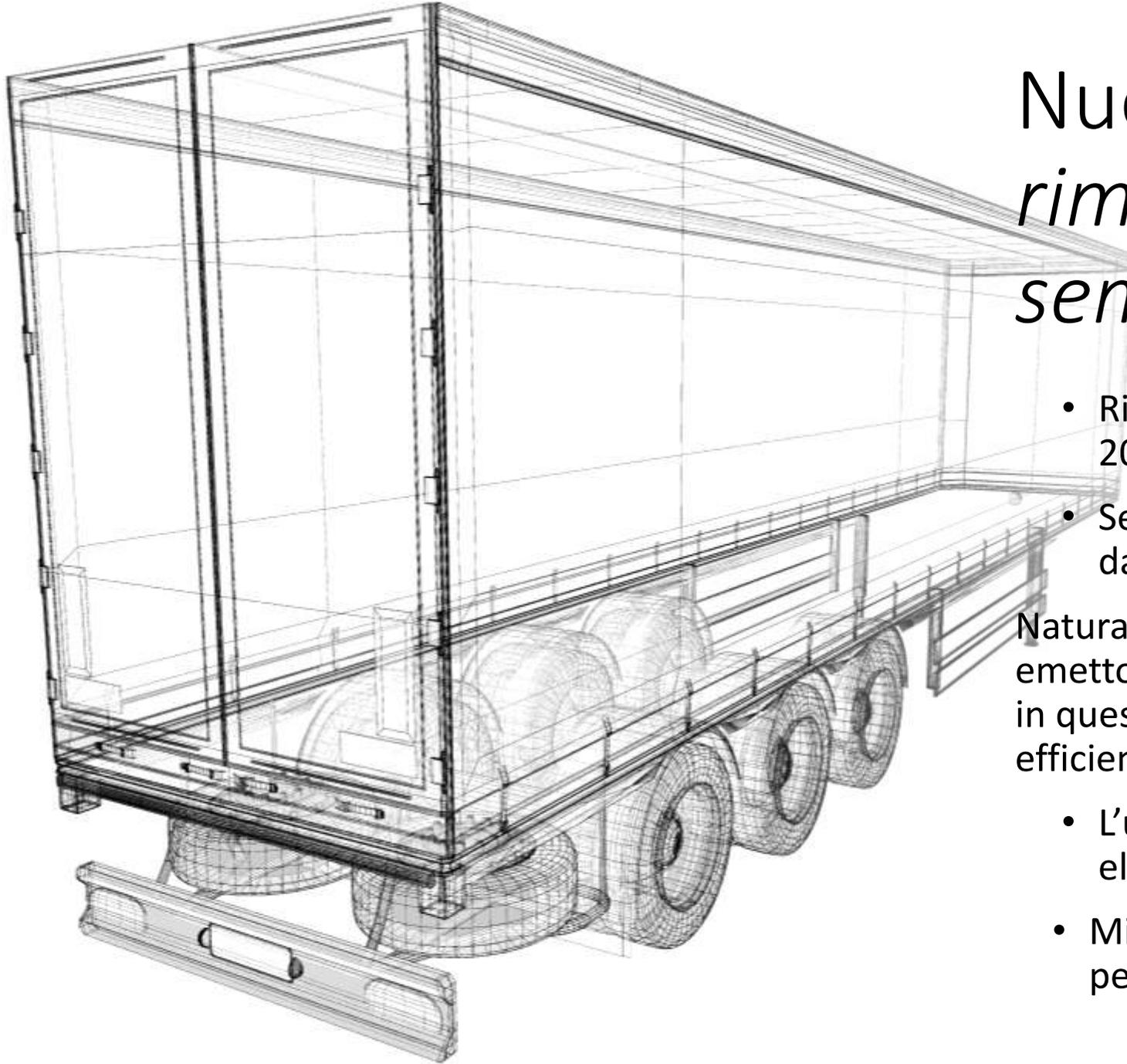


-65%

2040



-90%



Nuovi standard – *rimorchi e semirimorchi*

- Rimorchi: meno 7,5% a partire dal 2030
- Semirimorchi: meno 15% a partire dal 2030

Naturalmente, i veicoli trainati non emettono direttamente CO₂. La proposta, in questo caso, mira a renderli più efficienti attraverso, ad esempio:

- L'utilizzo di sistemi di propulsione elettrici che sostengono la trazione
- Migliorie in termini di aerodinamica, peso e resistenza al rotolamento...

... E i veicoli leggeri?

La revisione degli standard di emissioni per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri (N1) è contenuta nel [REGOLAMENTO \(UE\) 2023/851](#) del 19 aprile 2023.

In sostanza, il Regolamento sancisce lo STOP all'immatricolazione dei veicoli leggeri a combustione interna a partire dal 2035.

Attenzione! A partire dal 1° gennaio 2030 non saranno più erogati incentivi per l'acquisto di veicoli leggeri a zero emissioni!



Osservazioni sul metodo

La proposta è impostata secondo il principio **Tank to Wheel** («dal serbatoio alla ruota»), ossia tiene in considerazione solo le emissioni generate dal veicolo in fase di utilizzo, ma **NON** le emissioni derivanti dalla produzione della fonte energetica utilizzata.

Seguendo questo approccio, le uniche motorizzazioni ammissibili sono quelle **elettriche e a idrogeno**.

Tuttavia, attualmente, solo il 40% dell'energia elettrica prodotta in EU deriva da fonti rinnovabili; inoltre più del 95% dell'idrogeno utilizzato è ottenuto attraverso lo sfruttamento di fonti fossili.

Osservazioni sul metodo

Nella valutazione delle prestazioni ambientali delle motorizzazioni alternative, sarebbe opportuno prendere in considerazione anche le emissioni generate nel processo di produzione dell'energia da esse utilizzata.

Il paradigma **Tank to Wheel** («dal serbatoio alla ruota») andrebbe pertanto sostituito dal paradigma **Well to Wheel** («dal pozzo alla ruota»).

Ancora meglio, sarebbe prendere in considerazione l'**intero ciclo di vita del veicolo**, dalla fabbricazione fino allo smaltimento...

Criticità

- Standard troppo ambiziosi e tempi troppo stretti
- Nessun ruolo per i combustibili alternativi (biogas, HVO etc)
→ poca possibilità di scelta per gli operatori del trasporto
- Puntare solo su elettrico e idrogeno è troppo vincolante e riduttivo: al momento non sono soluzioni praticabili per l'autotrasporto, inoltre, le infrastrutture di distribuzione e ricarica sono ancora inadeguate.

Evoluzione

- **21 novembre 2023:** il Parlamento Europeo adotta la sua posizione negoziale, aggiungendo un nuovo articolo che prevede l'obbligo per le imprese di acquistare un certo numero di veicoli a zero emissioni, in proporzione alla numerosità delle rispettive flotte.
- **18 gennaio 2024:** il Parlamento e il Consiglio raggiungono un accordo provvisorio. Dall'accordo viene espunto l'articolo che prevede l'obbligo di acquisto di veicoli a zero emissioni.
- **14 febbraio 2024:** intesa ratificata dalla Commissione ENVI del Parlamento.



Greening Corporate Fleet Initiative

Consultazione pubblica

C'è tempo fino al **30 aprile 2024** per rispondere al sondaggio.

Possono rispondere associazioni di categoria e imprese (purché iscritte nel registro di trasparenza dell'UE) ma anche privati cittadini.

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14111-Greening-corporate-fleets/public-consultation_en

Prossimi passaggi

- Il Consiglio dovrà esprimersi entro la fine di marzo.
- Voto in seduta plenaria fissato per aprile.

