

OBIETTIVI PER LE EMISSIONI DI CO₂ PER AUTOCARRI, FURGONI E AUTOBUS

Proposta COM(2023) 88 del 14. Febbraio 2023 per un regolamento che modifica il regolamento (EU) 2019/1242 in prospettiva del rafforzamento dei livelli di prestazioni in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi.

cepAnalisi N. 13/2023

VERSIONE BREVE [[alla versione estesa in lingua inglese](#)]

Contesto | Obiettivi | Destinatari

Contesto: L'UE mira a ridurre a zero le proprie emissioni nette di gas a effetto serra (GHG) entro il 2050 ("neutralità climatica"). I veicoli pesanti (HGV) - camion, furgoni, autobus e relativi rimorchi - sono responsabili di oltre il 6% di tutte le emissioni di gas serra - in particolare di CO₂ - e di oltre il 25% di quelle legate al trasporto stradale, con una tendenza all'aumento.

Obiettivi: Per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050, è necessario ridurre anche le emissioni di CO₂ dei nuovi HGV. A tal fine, gli obiettivi di emissione di CO₂ per i tipi di autocarri già regolamentati devono essere rafforzati ed altri tipi di autocarri, furgoni, autobus ed i loro rimorchi devono essere inclusi nella normativa sulla CO₂.

Destinatari: Produttori di veicoli, fornitori, aziende di trasporto, spedizionieri, passeggeri di autobus, consumatori.

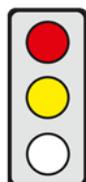
Parere sintetico

Pro

- ▶ In considerazione delle attuali prospettive tecnologiche e della resilienza del settore dei trasporti, nonché delle caratteristiche di alcuni tipi di camion e pullman difficili da elettrificare, è opportuno che le loro emissioni di CO₂ non debbano essere ridotte al 100% entro il 2040 ("divieto di motori a combustione interna").
- ▶ Il mantenimento della possibilità del "Borrowing" e del "Banking" fino al 2039 e della trasferibilità dei veicoli tra costruttori riducono l'inefficienza della regolamentazione del CO₂ per le flotte.

Contro

- ▶ La mancanza di adeguata "apertura" tecnologica, limita la capacità dei fornitori e degli utenti di HGV di adattarsi a circostanze mutevoli e di utilizzare soluzioni ibride. Gli obiettivi di riduzione dovrebbero essere più bassi nel 2030 ed aumentare in seguito, tenendo anche conto dell'utilizzo di combustibili alternativi.
- ▶ Gli obiettivi di riduzione per gli autocarri ricadenti nella nuova regolamentazione sono troppo rigidi, in quanto dovrebbero essere raggiunti a partire da un valore assoluto basso ed in un periodo di tempo più breve a causa dei progressi già compiuti nell'elettrificazione di molti di questi gruppi di veicoli.
- ▶ Risparmia poca CO₂ ed si dimostrerebbe inefficiente se gli autobus urbani e regionali, in quanto forma più efficiente di trasporto passeggeri non ferroviario, dovessero essere rapidamente decarbonizzati al 100% senza tener conto dei costi (quota del 100%), ostacolando così di fatto lo sviluppo del trasporto pubblico in termini di margini per investimenti di altro tipo.



Obiettivi di emissione di CO₂ per gli autocarri già regolamentati [Versione estesa A.4.1, C.1.4.2]

Proposta della Commissione UE (CE): Le emissioni medie di CO₂ della flotta UE di autocarri nuovi già regolamentati devono essere ridotte del 15% nei periodi di riferimento 2025-2029, del 45% nel 2030-2034, del 65% nel 2035-2039 e del 90% dal 2040 in poi, tutti rispetto al periodo di riferimento del 2019.



Valutazione del CEP: La mancanza di adeguata "apertura" tecnologica impedirebbe ai fornitori ed agli utenti di adattarsi a circostanze o crisi mutevoli e di utilizzare soluzioni ibride che aumenterebbero l'efficienza per la decarbonizzazione. Gli obiettivi per le emissioni di CO₂ dovrebbero iniziare con l'essere più bassi nel 2030 e solo successivamente essere inaspriti. Ad esempio, il passaggio ai veicoli elettrici dovrebbe avvenire prioritariamente quando la tecnologia sarà più matura ed efficiente e l'energia fornita meno inquinante in termini di CO₂ nonché più economica. I carburanti alternativi dovrebbero poi essere calcolati ai fini del raggiungimento dell'obiettivo.

Limitazioni emissioni di CO₂ per veicoli di nuova regolamentazione [Versione estesa

A.4.1, C.1.4.3]

Proposta CE: Le emissioni medie di CO₂ della flotta UE di autocarri e furgoni nuovi regolamentati devono essere ridotte del 45% nei periodi di riferimento 2030-2034, del 65% nel 2035-2039 e del 90% dal 2040 in poi, in ogni caso rispetto al periodo di riferimento 2025.



Valutazione del CEP: Gli obiettivi di emissione di CO₂ per gli autocarri e i furgoni di nuova regolamentazione sono troppo severi, poiché partono da un valore assoluto basso a causa dei progressi già compiuti nell'elettrificazione di molti di questi gruppi di veicoli e dovrebbero essere raggiunti in tempi eccessivamente brevi.

Obiettivi troppo severi compromettono la resilienza del settore e offrono poco spazio all'innovazione del mercato a causa della mancanza di adeguata „apertura“ tecnologica.

Limitazioni di emissioni di CO₂ per gli autobus [Versione estesa A.4.1, C.1.4.4]

Proposta CE: Le emissioni medie di CO₂ della flotta europea di nuovi autobus devono essere ridotte del 45% nei periodi di riferimento 2030-2034, del 65% nel 2035-2039 e del 90% dal 2040 in poi, in ogni caso rispetto al periodo di riferimento 2025.



Valutazione del CEP: Poiché gli autobus sono tra i modi più efficienti di trasporto passeggeri, la loro decarbonizzazione forzata dovrebbe iniziare più tardi per non rallentare il loro crescente utilizzo. Come per gli autocarri ed i furgoni di nuova regolamentazione, gli obiettivi di emissione di CO₂ dovrebbero quindi iniziare più bassi ed essere inaspriti in seguito, in modo che il passaggio ai veicoli elettrici avvenga prevalentemente quando la tecnologia sarà più matura ed efficiente e l'energia fornita a più basso contenuto di CO₂ e più economica.

Obiettivi di emissione di CO₂ per i rimorchi [Versione estesa A.4.1, C.1.4.5]

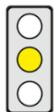
Proposta CE: Le emissioni di CO₂ causate dai nuovi rimorchi devono essere ridotte del 15% per i semirimorchi e del 7,5% per gli altri rimorchi a partire dal 2030, in ogni caso rispetto al periodo di riferimento 2025. La base per il calcolo delle emissioni di CO₂ è lo strumento di analisi VECTO.



Valutazione del CEP: Le necessarie riduzioni delle emissioni di CO₂ dei rimorchi non possono essere raggiunte solo attraverso le misure registrate da VECTO, anche se si applicano tutti i miglioramenti possibili in termini di aerodinamica, resistenza al rotolamento e peso. La riduzione di CO₂ attraverso il recupero dell'energia di frenata nel rimorchio per sostenere la trazione non può essere registrata. Pertanto, le specifiche per la registrazione e la contabilizzazione delle riduzioni delle emissioni da parte dei rimorchi devono ancora essere notevolmente rimodulate.

Debiti/crediti e compensazioni , comunicazioni e multe [Versione estesa A.7-9, C.1.5-7]

Proposta CE: Il mancato raggiungimento dell'obiettivo specifico annuale di emissioni di CO₂ del costruttore può essere compensato con risultati migliori in altri anni ("*borrowing*" e "*banking*"). Per il calcolo delle emissioni di CO₂ specifiche del costruttore di veicoli, esse possono essere trasferite senza limitazioni tra i costruttori appartenenti allo stesso gruppo, altrimenti tali trasferimenti sono possibili in forma limitata. La sanzione per il superamento delle emissioni di 1 g/t km per veicolo è di 4.250 euro.



Valutazione del CEP: *Borrowing* e *banking* e come il trasferimento di veicoli tra i costruttori riducono le inefficienze legate al perseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂. Le sanzioni però appaiono problematiche, perché i costruttori non hanno il controllo esclusivo della domanda di veicoli a zero emissioni. Pertanto, occorre tenere conto della misura in cui le necessarie infrastrutture di ricarica e rifornimento ed il prezzo della CO₂ tengono il passo con l'auspicata penetrazione sul mercato dei HGV a emissioni zero. Gli obiettivi di riduzione della CO₂ dovrebbero essere tarati di conseguenza o le sanzioni dovrebbero essere eventualmente sospese.

Quota riduzione 100% di emissioni CO₂ per gli autobus cittadini [Versione estesa

A.10.1, C.1.8.1]

Proposta CE: Per i nuovi "autobus urbani pesanti", la percentuale di veicoli a zero emissioni deve essere del 100% a partire dal periodo di riferimento 2030 ("quota 100%"). Gli Stati membri possono esentare da questo obbligo una "percentuale limitata" di autobus urbani pesanti immatricolati in ciascun periodo di riferimento, se è dimostrato che sia nell'interesse pubblico consentire a un veicolo non a zero emissioni di soddisfare lo scopo del viaggio.



Valutazione del CEP: Non è opportuno decarbonizzare troppo rapidamente la forma più efficiente di trasporto passeggeri non ferroviario (quota del 100%) senza valutarne l'impatto complessivo sui costi. Questo perché, in termini di costi, così si ostacola l'espansione del trasporto pubblico locale, che risparmierebbe più CO₂ sostituendo comunque i viaggi in auto con anche i soli autobus convenzionali. Senza una quota del 100%, anche le soluzioni ibride che migliorano l'efficienza, potrebbero validamente contribuire alla decarbonizzazione nell'UE e nei mercati di esportazione, soprattutto se fossero sempre più alimentati anche da carburanti alternativi.